

# BETRIEBSRESULTATE

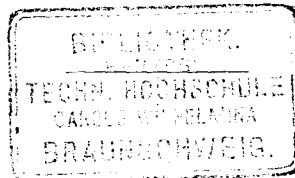
DER

B R A U N S C H W E I G I S C H E N

# EISENBAHNEN

VOM

J A H R E 1873.



UB Braunschweig 84



10279-468-3

# BETRIEBSRESULTATE

DER

B R A U N S C H W E I G I S C H E N

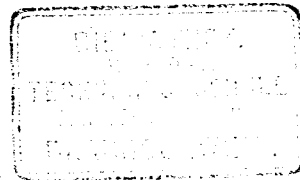
# EISENBAHNEN

VOM

## JAHRE 1873.

VERÖFFENTLICHT

DURCH DIE



DIRECTION DER BRAUNSCHWEIGISCHEN EISENBAHN-GESELLSCHAFT.

---

BRAUNSCHWEIG,

DRUCK UND PAPIER VON FRIEDRICH VIEWEG UND SOHN.

1875.

# Inhaltsverzeichnis.

Tabelle	I. Bahnbeschreibung . . . . .	Seite	3 bis 9
"	II. Beschreibung des Oberbaues . . . . .	"	10 " 15
"	III. Bauwerke auf den Bahnhöfen und Haltestellen . . . . .	"	16 " 27
"	IV. Bestand der Locomotiven und Tender . . . . .	"	28 " 33
"	IV <sup>a</sup> . Nachweisung der unbrauchbar gewordenen und ausser Betrieb gesetzten Locomotiven . . . . .	"	34 u. 35
"	V. Bestand der Wagen . . . . .	"	36 bis 38
"	VI. Anlage - Capital . . . . .	"	39 " 41
"	VII. Beamten - und Arbeiter - Personal . . . . .	"	42 u. 43
"	VIII. Leistungen der Locomotiven . . . . .	"	44 bis 46
"	IX. Leistungen der Wagen . . . . .	"	47 " 50
"	X. Personen - und Güter - Frequenz . . . . .	"	51 " 53
"	XI. Massen - Frequenz . . . . .	"	54 u. 55
"	XII. Uebersicht vom Personen - Verkehre . . . . .	"	56 bis 62
"	XIII. Commercielle Uebersicht vom Güterverkehre . . . . .	"	63 " 67
"	XIV. Leistungen des elektro-magnetischen Telegraphen . . . . .	"	68 u. 69
"	XV. Einnahme . . . . .	"	70 u. 71
"	XVI. Ausgabe . . . . .	"	72 u. 73
"	XVII. Abrechnung:		
	A. vom gesammten Eisenbahnbetriebe . . . . .	"	74
	B. über den Erneuerungsfonds . . . . .	"	75
	C. über den Reservefonds . . . . .	"	76 bis 78
	D. Vermögens-Bilanz . . . . .	"	79
"	XVIII. Unterhaltung der Locomotiven und Tender . . . . .	"	80
"	XIX. Unterhaltung der Wagen . . . . .	"	81
"	XX. Betriebsverhältnisse seit Erbauung der Bahnen . . . . .	"	82 " 85
"	XXI. Verhältnisse der Unterstützungsanstalt für das Eisenbahn-Personal . . . . .	"	86 u. 87
"	XXII. Maasse, Gewichte und Münzen . . . . .	"	88 bis 90

# I.

## B a h n b e s c h r e i b u n g

am Ende des Jahres 1873.

---

Die Meilen sind in dieser Tabelle in Reichsmeilen à 7500 Meter angegeben.

Haupt- richtung der Bahn.	Zwischenlängen		Mit Bezug auf die Meilen- steine		Länge	Doppelgleis.	Nebengleise		Neigungsverhältnisse.										Richtungsver- hältnisse.			Niveauverhältnisse.						Brücken und Canäle unter   neben der Bahn				Uebergangswerke.			Wärter- stationen.			Telegraphen.	Eröffnung		Bemer- kungen.																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
									Länge				Erhebung	Senkung	Mittlere Steigung	Mittleres Gefälle	Maximum					Ordinate über dem Har- burger Pegel.	Länge		Kleinster Radius der Curven.	Länge			Mittlere Höhe der Dämme.	Mittlere Tiefe der Einschnitte.	Maximum		Anzahl der- selben.	Gesamtweite.	Anzahl der- selben.	Gesamtweite.	Anzahl der Ueber- gänge					Anzahl der																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
	von der Station	nach der Station	von	bis	auf dem Bahnhofs	Meilen.	horizontal.	in Steigungen.	in Gefällen.	zwischen den End- punkten.	zwischen den End- punkten.	der Steigung.					des Gefalles.	in gerader Linie.	in Curven.	in der ungefähren Höhe des natürli- chen Bodens.	in Dämmen über 2 Meter Höhe.		in Einschnitten von 1 M. Tiefe u. darüber	der Höhe der Dämme.		der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.			der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.					der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.

[illegible]

Verbindungsbahn zwischen der Hannoverschen und der Braunschweig-Helmstedter Bahn.

Wiederholung.

in Summa . . . 98,603 Meilen.

a. Von den Gleisen gewöhnlicher Breite . . . . .	0,500 Meilen,
b. von den schmalspurigen Gleisen . . . . .	0,146 Meilen.



## II. Beschreibung des Oberbaues am Ende des Jahres 1873.

[illegible]

Beschreibung des Oberbaues am Ende des Jahres 1873. (Fortsetzung.)

[illegible]

Beschreibung des Oberbaues am Ende des Jahres 1873. (Fortsetzung.)

[illegible]

### III. Bauwerke auf den Bahnhöfen und Haltestellen am Ende des Jahres 1873.

Station.	Weichen						Drehscheiben.		Roll-tische.	Rampen.	Perrons.	Hauptgebäude.		Nebengebäude.	Güter-schuppen.		Maschinen-häuser.		Wasser-stationen.		Cokes-schuppen.		Wagen-schuppen.		Reparatur-werkstätten.		Brücken-waagen.	Elektrische Telegraphen-apparate.		Bemerkun-gen.																					
	selbstthätige				älteres System																							Stück.	Durch-messer.		Stück.	Flächen-inhalt.	Stück.	Flächen-inhalt.	Stück.	Flächen-inhalt.	Stück.	Flächen-inhalt.	Stück.	Flächen-inhalt.	Stück.	Flächen-inhalt.	Stück.	Flächen-inhalt.	Stück.	System der Apparete.					
	2spurige	englische					2spurige	3spurige				4spurige	Stück.		Flächen-inhalt.	Stück.	Flächen-inhalt.	Stück.	Flächen-inhalt.	Stück.	Flächen-inhalt.	Stück.	Flächen-inhalt.	Stück.	Flächen-inhalt.	Stück.																					Flächen-inhalt.	Stück.	Flächen-inhalt.	Stück.	Flächen-inhalt.
		Stück.	je 4 mit 4 Böcken	je 4 mit 2 Böcken	je 4 mit 1 Bocke	Stück.																																													
Braunschweig . . . . .	178	—	1	—	—	1	—	10	von 2,212 bis 11,421	4	3	582,133	3	6581,984	25	1974,651	3	6715,045	4	5996,295	2	in den Ma-schinen-häusern enthalten	2	502,911	3	5178,157	15	11083,188	3	14 2	Morse Magnet-zeiger-apparate Block	*) Hierin sind die auf der Perron-station u. dem Weichenthurm befindlichen Apparate mit begriffen.																			
Den Privatanlagen gehörig	8	—	—	—	—	—	—	6	von 5,000 bis 8,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—																				
Leiferde . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	83,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	Block																					
Wolfenbüttel . . . . .	63	—	—	—	—	—	—	2	10,701 7,562	—	2	344,400	2	748,012	5	141,896	2	1131,426	—	—	1	37,639	1	57,163	1	208,460	—	—	1	7 4 2	Morse Magnet-zeiger-apparate *) Block		*) Davon 2 bei den Weichen-wärtern 1 u. 9.																		
Der Ravensberger Spinnerei da-selbst gehörig . . . . .	2	—	—	—	—	—	—	1	7,895	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—																				
Der Zuckerfabrik Wendessen gehörig . . . . .	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	130,684	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—																				
Dettum . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	230,450	1	99,263	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—																				
Der Zuckerfabrik das. gehörig	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—																				
Schöppenstedt . . . . .	10	—	—	—	—	—	—	1	7,620	—	1	281,800	1	183,054	2	88,768	1	148,284	—	—	2	145,900	1	24,429	—	—	—	—	—	3	Morse																				
Den Fabriken daselbst gehörig	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—																				
Watenstedt . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	228,288	1	114,897	—	—	1	am Stations-gebäude	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—																			
Der Zuckerfabrik das. gehörig	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—																				
Jerxheim . . . . .	57	7	—	—	—	—	—	2	10,844 12,550	—	2	651,639	2	684,092	13	1599,677	1	249,683	2	1440,739	2	267,741	1	97,716 in der west-lichen Was-serstation	1	247,302	1	61,560 in der west-lichen Was-serstation	—	6 4 2	Morse Magnet-zeiger-apparate *) Block	*) Hiervon 2 auf den Weichen-thürmen.																			
Der Zuckerfabrik das. gehörig	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—																				
Latus . . . . .	327	7	1	—	—	1	—	22	—	4	8	2532,394	10	8411,302	45	3804,992	7 1	8244,438 am Stations-gebäude	6	7437,034	2	451,280 in den Ma-schinen-häusern enthalten	5	682,219	5	5633,919	16	11144,748	4	30 10 8	Morse Magnet-zeiger-apparate Block																				

Station.	Weichen							Drehscheiben.		Roll-tische.	Rampen.	Perrons.	Hauptgebäude.		Neben-gebäude.		Güter-schuppen.		Maschinen-häuser.		Wasser-stationen.		Cokes-schuppen.		Wagen-schuppen.		Reparatur-Werkstätten.		Brücken-waagen.	Elektrische Telegraphen-Apparate.		Bemerkun-gen.
	selbstthätige				älteres System																											
	2spurige	englische						2spurige	3spurige				4spurige	Stück.	Flächen-inhalt.																	
		Stück.	je 4 mit 4 Böcken St.	je 4 mit 2 Böcken St.	je 4 mit 1 Bocke St.	Stück.	Meter.			Stück.	Stück.	Meter.				Stück.	□ Meter.	Stück.	□ Meter.	Stück.	□ Meter.	Stück.	□ Meter.	Stück.	□ Meter.	Stück.	□ Meter.	Stück.	□ Meter.	Stück.	□ Meter.	Stück.
Transport . . .	327	7	1	—	—	1	—	22	—	4	8	2532,394	10	8411,302	45	3804,992	7 1	8244,438 am Stations-gebäude	6	7437,034	5 2	451,280 in den Ma-schinen-häusern enthalten	5	682,219	5	5633,919	16	11144,748	4	30 10 8	Morse Magnet-zeiger-appa-rate Block	†) Gemein-schaft-liches Eigen-thum mit der Magdeb.-Hal-berstädter Eisenbahn-Ge-sellschaft. **Hiervon einer beim Wärter des Abschluss-telegraphen am westl. Ende des Bahnhofes.
Gunsleben . . . . .	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	228,280	1	91,201	1	7,124	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Wegersleben . . . . .	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	253,960	1	267,415	5	538,534	1	175,888	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	Morse	
Oschersleben . . . . .	40	—	—	—	—	—	—	1	10,987	—	2	489,110	1†)	839,540	9	951,054	1	262,204	1	667,868	1	im Maschi-nen-hause enthalten	—	—	—	—	—	—	1	4 2	Morse Magnet-zeiger-appa-rate **	
Zwischen Braunschweig und Gr. Gleidingen . . . . .	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	* 2 Neben-gebäude liegen in Station 3,02 — 3,03. ** Hiervon 2 in den Weichen-thürmen.
Gr. Gleidingen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	228,300	1	22,800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	Block		
Der Zuckerfabrik in Wierthe gehörig . . . . .	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Vecheide . . . . .	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	265,940	1	256,014	3	146,590	1	236,961	—	—	1	84,686	—	—	—	—	—	—	—	2* 1	Morse Block	*Ein Apparat für d. Glocken-leitung.
Hedwigsburg . . . . .	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	219,500	1	93,807	1	19,217	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	Block	* 2 Neben-gebäude liegen in Station 3,02 — 3,03. ** Hiervon 2 in den Weichen-thürmen.
Der Zuckerfabrik das. gehörig	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Börssum . . . . .	58	8	4	8	—	—	—	2	11,000 12,450	1	1	795,750	1	603,802	19*	2067,313	1	91,207	1	1475,930	2	117,443	1	156,594	—	jetzt Ueber-nachtungs-local	—	—	—	7 4 2	Morse Magnet-zeiger-appa-rate ** Block	
Mattierzoll . . . . .	14	2	—	—	—	—	—	—	—	—	1	123,500	1	346,077	3	116,607	1	253,814	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	Morse	
Der Zuckerfabrik das. gehörig	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	Block	
Latus . . . . .	478	17	5	8	—	1	—	25	—	5	14	5136,734	17 1†)	10092,418 839,540	86	7651,431	12 1	9264,512 am Stations-gebäude	8	9580,832	8 3	653,409 in den Ma-schinen-häusern enthalten	6	838,813	5	5633,919	16	11144,748	5	49 16 15	Morse Magnet-zeiger-appa-rate Block	

## Bauwerke auf den Bahnhöfen und Haltestellen am Ende des Jahres 1873 (Fortsetzung).

Station.	Weichen							Drehscheiben.		Roll-tische.	Rampen.	Perrons.	Hauptgebäude.		Neben-gebäude.	Güter-schuppen.		Maschinen-häuser.		Wasser-stationen.		Cokes-schuppen.		Wagen-schuppen.		Reparatur-Werkstätten.		Brücken-waagen.	Elektrische Telegraphen-Apparate.		Bemerkungen.		
	selbstthätige				älteres System																												
	2spurige	englische						2spurige	3spurige				4spurige	Stück.	Flächen-inhalt.																		
		Stück.	je 4 mit 4 Böcken St.	je 4 mit 2 Böcken St.	je 4 mit 1 Bocke St.	Stück.	Meter.									Stück.	Stück.	Meter.	Stück.	□ Meter.	Stück.	□ Meter.	Stück.	□ Meter.	Stück.	□ Meter.	Stück.	□ Meter.	Stück.	□ Meter.		Stück.	System der Apparate.
Transport . . . . .	478	17	5	8	—	1	—	25	—	5	14	5136,734	17 1½)	10092,418 839,540	86	7651,431	12 1	9264,512 am Stations-gebäude	8	9580,832	8 3	653,409 in den Maschinen-häusern enthalten	6	838,813	5	5633,919	16	11144,748	5	49 16 15	Morse Magnet-zeiger-apparate Block	Eine der selbst-thätigen Weichen gehört zur Goslar-Vienenburger Bahn. **Der in d. Linie nach Goslar eingeschaltete Apparat ist Eigenthum Preussens. Der nach Halberstadt arbeitende gehört d. Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Verwaltung.	
Hedeper . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	85,257	1	18,687	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	Block			
Schladen . . . . .	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	211,000	1	322,951	4	290,911	1	85,990	—	—	—	—	—	1	84,687	—	—	—	2	Morse			
Der Fabrik gehörend . . . . .	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Vienenburg . . . . .	29*	—	—	—	—	—	—	1	11,050	—	1	484,000	1	370,913	5	308,110	1	352,745	1	450,715	1	66,443	1	117,259	—	—	—	—	—	4**	Morse		
Der Fabrik gehörend . . . . .	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Harzburg . . . . .	24	—	—	—	—	—	—	2	10,940 6,450	—	1	443,500	2	489,186	9	570,986	1 1	117,263 im Hause für d. Aufseher enthalten	—	—	—	—	—	1	162,462	—	—	—	3	Morse			
Bei der Mathildenhütte . . . . .	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Gielde . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	102,000	1	94,051	1	29,477	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	Block			
Salzgitter . . . . .	22	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	707,200	1	335,753	2	125,252	1	248,983	—	—	1	78,661	—	—	—	—	—	—	3	Morse			
In Privatgleisen . . . . .	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	Block			
Ringelheim . . . . .	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	202,000	1	87,944	1	14,657	1	225,968	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	Morse			
Lutter a. Bbge. . . . .	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	475,000	1	251,456	2	193,298	1	162,860	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	Morse			
Neukrug . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58,000	1	40,389	1	19,217	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	Block			
Seesen . . . . .	36	6	—	—	—	—	—	2	10,987 12,630	—	1	604,700	1	377,522	8	771,862	2	363,194	1	709,273	2	327,376	2	350,645 unbedeckt	1	293,153 provisorisch	—	—	1	5 4 2	Morse Magnet-zeiger-apparate Block	Hiervon 2 in den Abschluss-telegraphen.	
Latus . . . . .	646	23	5	8	—	1	—	30	—	5	21	8424,134	28 1½)	12547,840 839,540	120	9993,888	20 1 1	10821,515 am Stations-gebäude im Hause für d. Aufseher enthalten	10	10740,820	12 3	1125,889 in den Maschinen-häusern enthalten	9	1306,717	8	6174,221	16	11144,748	6	72 20 22	Morse Magnet-zeiger-apparate Block		

\*Hiervon 2 in den Abschluss-telegraphen.

Station.	Weichen							Drehscheiben.		Roll- tische.	Rampen.	Perrons.	Hauptgebäude.		Neben- gebäude.	Güter- schuppen.		Maschinen- häuser.		Wasser- stationen.		Cokes- schuppen.		Wagen- schuppen.		Reparatur- werkstätten.		Brücken- waagen.	Elektrische Telegraphen- Apparate.		Bemerkun- gen.			
	selbstthätige				älteres System																													
	2spurige	englische						2spurige	3spurige				4spurige	Stück.		Flächen- inhalt.																		
		Stück.	je 4 mit 4 Böcken St.	je 4 mit 2 Böcken St.	je 4 mit 1 Bocke St.	Stück.	Durch- messer. Meter.										Stück.	Stück.	Meter.	Stück.	Flächen- inhalt. Meter.													
Transport . . . . .	646	23	5	8	—	1	—	30	—	5	21	8424,134	28 1+)	12547,840 839,540	120	9993,888	20 1 1	10821,515 am Stations- gebäude im Hause für d. Aufseher enthalten.	10	10740,820	12 3	1125,889 in den Ma- schinen- häusern enthalten	9	1306,717	8	6174,221	16	11144,748	6	72 20 22	Morse Magnet- zeiger- appa- rate Block,			
Ildehausen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	47,555	1	16,286	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	Block				
Gandersheim . . . . .	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	516,500	1	418,713	2	68,082	2	118,201	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 1	Morse Block				
Kreiensen . . . . .	44 1+)	—	—	—	—	—	—	1	13,500	—	1	524,000	1+)	637,953	14	1396,440	1	91,190	1	863,890	1	62,701	2	356,745	1	130,288	1	im Maschi- nenhause enthalten	—	3 2 1	Morse Magnet- zeiger- appa- rate** Block ***	++) Mit Preussen gemeinschaft- lich. **Davon 1 bei Wärter No. 1 am nördlichen Ende des Bahn- hofes. ***Ausserdem ist auf den Ein- und Ausgängen der beiden Tun- nel zwischen Kreiensen und Naensen je 1 Magnetzeiger- apparat nebst Wecker auf- gestellt. Es be- finden sich mit- hin im Ganzen 4 Magnetzeiger und 4 Wecker in den Tunnel- leitungen.		
Naensen . . . . .	7	—	—	—	—	—	—	1	11,160	—	2	297,350	1	254,875	2	80,615	1	80,291	—	—	1	67,263	—	—	—	—	—	—	—	3 1	Morse Block			
Vorwohle . . . . .	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	225,200	1	179,171	3	65,145	1	145,853	—	—	—	—	1	24,431	—	—	—	—	—	3 1	Morse Block			
Stadtoldendorf . . . . .	13	—	—	—	—	—	—	1	11,200	—	1	480,409	1	358,302	2	105,423	1	259,932	—	—	1	80,057	—	—	—	—	—	—	—	1	3	Morse		
Holzminden . . . . .	57	—	—	—	—	—	—	2	11,200 12,470	—	2	546,180	1	491,206	6	1208,296	1	301,291	3	3121,203	1	im Maschi- nenhause enthalten	2	218,114	1	317,910	1	im Maschi- nenhause enthalten	1	4 4	Morse Magnet- zeiger- appa- rate*	*Davon 2 an den Enden des Bahnhofes.		
Söllingen . . . . .	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	185,000	2	175,888	5	193,424	1	130,288	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 1	Morse Block			
Latus . . . . .	798 1+)	23	5	8	—	1	—	35	—	5	30	11316,773	36 1+) 1+)	14473,550 839,540 637,953	155	13127,599	28 1 1	11948,561 am Stations- gebäude. im Hause für d. Aufseher enthalten.	14	14725,913	15 4	1335,910 in den Ma- schinen- häusern enthalten	14	1906,007	10	6622,419	16 2	11144,748 in den Ma- schinen- häusern enthalten	8	92 26 28	Morse Magnet- zeiger- appa- rate Block			

## Bauwerke auf den Bahnhöfen und Haltestellen am Ende des Jahres 1873 (Fortsetzung).

Station.	Weichen							Drehscheiben.		Roll-tische.	Rampen.	Perrons.	Hauptgebäude.		Neben-gebäude.	Güter-schuppen.		Maschinen-häuser.		Wasser-stationen.		Cokes-schuppen.		Wagen-schuppen.		Reparatur-werkstätten.		Brücken-waagen.	Elektrische Telegraphen-Apparate.		Bemerkun-gen.		
	selbstthätige				älteres System																												
	2spurige	englische						2spurige	3spurige	4spurige	Stück.	Durch-messer.																					
		Stück	je 4 mit 4 Böcken St.	je 4 mit 2 Böcken St.	je 4 mit 1 Bocke St.	Stück.	Meter																										
Transport . . . . .	798 1++)	23	5	8	—	1	—	35	—	5	30	11316,773	36 1+) 1++)	14473,550 839,540 637,953	155	13127,599	28 1 1	11948,561 am Stations- gebäude im Hause für d. Aufseher enthalten	14	14725,913	15 4	1335,910 in den Ma- schinen- häusern enthalten	14	1906,007	10	6622,419	16 2	11144,748 in den Ma- schinen- häusern enthalten	8	92 26 28	Morse Magnet- zeiger- appa- rate Block	*Davon einer beim Haltetele- graphen. Ab- zweigung der Eilslebener Bahn.	
Schöningen . . . . .	25	6	—	—	—	—	—	1	12,550	—	2	499,400	1	387,543	3	110,682	1	497,791	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 2	Morse Magnet- zeiger- appa- rate*			
Büddenstedt . . . . .	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	85,300	1	141,688	5	327,376	1	130,288	—	—	1	27,094	—	—	—	—	—	—	—	1	Morse		
Zur Trendelbuschbahn gehörig	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Münchehof . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43,370	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Gittelde . . . . .	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	535,950	1	395,430	4	285,095	1	175,243	—	—	—	—	1	im Güter- schuppen enthalten	—	—	—	—	—	—	2		Morse
St. Leonhard . . . . .	42	—	12	—	—	—	—	1	11,414	—	1	91,316	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 6 1	Morse Magnet- zeiger- appa- rate* Block	*Davon 3 an bei- den Enden des Bahnhofes resp. Anschluss- punkt der Han- noverschen Bahn vor Broitzem.		
Weddel . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	91,316	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	Block			
Schandelah . . . . .	11	—	2	—	—	—	—	—	—	—	1	227,400	1	184,153	1	51,834	1	172,610	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 1			Morse Block
Bornum . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	91,316	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	Block			
Königslutter . . . . .	13	—	4	—	—	—	—	1	11,414	—	1	277,000	1	455,138	2	131,846	1	378,161	—	—	1	55,535	—	—	—	—	—	—	—	2 2	Morse Block		
Latus . . . . .	910 1++)	29	23	8	—	1	—	38	—	5	37	13259,141	41 1+) 1++)	16040,502 839,540 637,953	170	14034,432	33 1 1	13302,654 am Stations- gebäude im Hause für d. Aufseher enthalten	14	14725,913	17 4	1418,539 in den Ma- schinen- häusern enthalten	14 1	1906,007 im Güter- schuppen enthalten	10	6622,419	16 2	11144,748 in den Ma- schinen- häusern enthalten	8	106 34 34	Morse Magnet- zeiger- appa- rate Block		



Station.	Weichen							Drehscheiben.		Roll- tische.	Rampen.	Perrons.	Hauptgebäude.		Neben- gebäude.	Güter- schuppen.		Maschinen- häuser.		Wasser- stationen.		Cokes- schuppen.		Wagen- schuppen.		Reparatur- werkstätten.		Brücken- waagen.	Elektrische Telegraphen- Apparate.		Bemerkun- gen.		
	selbstthätige				älteres System																												
	2spurige  Stück	englische						2spurige St.	3spurige St.				4spurige St.	Stück.		Flächen- inhalt.  □ Meter.																	
		je 4 mit 4 Böcken St.	je 4 mit 2 Böcken St.	je 4 mit 1 Bocke St.	Stück.	Meter.	Stück.										Stück.	Meter.	Stück.	Flächen- inhalt.  □ Meter.													
Transport . . . . .	910 1††)	29	23	8	—	1	—	38	—	5	37	13259,141	41 1†) 1††)	16040,502 839,540 637,953	170	14034,432	33 1 1	13302,654 am Stations- gebäude im Hause d. Aufsehers enthalten	14	14725,913	17 4	1418,539 in den Ma- schinen- häusern ent- halten	14 1	1906,007 im Güter- schuppen enthalten	10	6622,419	16 2	11144,748 in den Ma- schinen- häusern ent- halten	8	106 34 34	Morse Ma.net- zeiger- appa- rate Block	*Davon 2 an den Enden des Bahnhofes.	
Frellstedt . . . . .	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	182,000	1	113,595	3	61,242	1	127,356	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 1	Morse Block			
Helmstedt . . . . .	48	—	3	—	—	—	—	1	11,414	—	3	926,320	2	1075,067	4	241,684	1	325,720	1	1805,290	2	397,840	—	—	1	117,259	—	—	—	—	5 4 1		Morse Magnet- zeiger- appa- rate* Block
Den Gebrüdern Witte gehörig	1	—	—	—	—	—	—	1	5,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Summa . . . . .	965 1††)	29	26	8	—	1	—	40	—	5	41	14367,461	44 1†) 1††)	17226,164 839,540 637,953	177	14337,358	35 1 2	13755,730 am Stations- gebäude im Hause d. Aufsehers enthalten	15	16531,203	19 4	1816,379 in den Ma- schinen- häusern ent- halten	14 1	1906,007 im Güter- schuppen enthalten	11	6739,678	16 2	11144,748 in den Ma- schinen- häusern ent- halten	8	112 38 36	Morse Magnet- zeiger- appa- rate Block		

## IV. Bestand der Locomotiven und Tender am Ende des Jahres 1873.

Nro.		Namen der Locomotiven.	Durch- messer der Cylinder.  Meter.	Kolben- hub.  Meter.	Durchmesser der		Expan- sion.	Gewöhn- licher Dampf- druck im Kessel pro □" engl.  Pfd. engl.	Anzahl der		Gewicht der Locomotive		Maximal- Geschwin- digkeit pro Meile in Minuten	Leistung bei der Maximal- geschwin- digkeit in Achsen à 100 Ctr.	Maximal- leistung in Achsen à 100 Ctr.	
Laufende	Ordnungs-				Trieb- räder.  Meter. vorn   hinten	Laufräder.   Meter.			gekuppelten Triebachsen.	Laufachsen.	leer.	mit Was- ser.				
Ä l t e r e   L o -																
1	1	Blankenburg <sup>1)</sup>	0,330	0,456	1,676	1,067	0,950	fest 7/8	100	1	2	380	425	8	30	60
2	2	Wildemann <sup>2)</sup>	0,381	0,610	1,448	—	—	veränderl.	135	3	—	548	598	8	90	130
3	3	Crodo <sup>3)</sup>	0,381	0,610	1,448	—	—	"	135	3	—	548	598	8	90	130
4	4	Brocken <sup>4)</sup>	0,381	0,610	1,448	—	—	"	135	3	—	548	598	8	90	130
Summa		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 024	2 219	—	—	—
Lastzuglocomotiven älterer Construction																
5	1	Germania . .	0,381	0,610	1,448	1,067	—	veränderl.	85	2	1	428	468	9	90	130
6	2	Concordia . .	0,381	0,610	1,448	1,067	—	"	85	2	1	426	466	9	90	130
7	3	Hannover . .	0,381	0,610	1,448	1,067	—	"	135	2	1	510	565	9	90	130
8	4	Cöln . . . .	0,381	0,610	1,448	1,067	—	"	85	2	1	427	467	9	90	130
9	5	Hamburg . .	0,381	0,610	1,448	0,997	—	"	85	2	1	443	491	9	90	130
10	6	Elbe . . . .	0,381	0,610	1,448	0,997	—	"	100	2	1	470	523	9	90	130
11	7	Rhein . . . .	0,381	0,610	1,448	0,997	—	"	100	2	1	472	525	9	90	130
12	8	Weser . . . .	0,406	0,610	1,448	0,997	—	"	100	2	1	468	528	9	100	150
13	9	Oker . . . .	0,406	0,610	1,448	0,997	—	"	100	2	1	466	521	9	100	150
14	10	Leine . . . .	0,406	0,610	1,448	0,997	—	"	100	2	1	472	528	9	100	150
15	11	Solling . . .	0,406	0,610	1,448	0,997	—	"	100	2	1	471	533	9	100	150
16	12	Schöningen .	0,406	0,610	1,448	0,997	—	"	100	2	1	477	529	9	100	150
17	13	Helmstedt . .	0,406	0,610	1,448	0,997	—	"	100	2	1	473	530	9	100	150
18	14	Asse . . . .	0,406	0,610	1,448	0,997	—	"	100	2	1	478	533	9	100	150
19	15	Cassel . . . .	0,406	0,610	1,448	0,997	—	"	100	2	1	478	533	9	100	150
20	16	Bode . . . .	0,406	0,610	1,448	0,997	—	"	100	2	1	470	523	9	100	150
21	17	Hils . . . .	0,406	0,610	1,448	0,997	—	"	100	2	1	470	532	9	100	150
22	18	Autor . . . .	0,406	0,610	1,448	0,997	—	"	100	2	1	533	600	9	100	150
Summa		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 437	9 395	—	—	—
Personenzuglocomotiven älterer Con-																
23	1	Berlin . . . .	0,381	0,610	1,676	0,997	—	veränderl.	85	2	1	452	502	7 1/2	90	118
24	2	Bremen . . . .	0,381	0,610	1,676	0,997	—	"	85	2	1	447	494	7 1/2	90	118
25	3	Dresden . . .	0,381	0,610	1,676	0,997	—	"	85	2	1	469	519	7 1/2	90	118
26	4	Leipzig . . .	0,381	0,610	1,676	0,997	—	"	100	2	1	461	511	7 1/2	90	118
27	5	Elm . . . . .	0,381	0,610	1,676	0,997	—	"	100	2	1	472	527	7 1/2	90	118
28	6	Radau . . . .	0,406	0,610	1,676	0,997	—	"	100	2	1	476	531	7 1/2	100	140
29	7	Holzminden .	0,406	0,610	1,676	0,997	—	"	100	2	1	491	546	7 1/2	100	140
30	8	Oels . . . . .	0,406	0,610	1,676	0,997	—	"	100	2	1	478	530	7 1/2	100	140
31	9	Elfenstein . .	0,381	0,610	1,676	0,997	—	"	100	2	1	470	520	7 1/2	90	118
32	10	Frankfurt . .	0,381	0,610	1,676	0,997	—	"	100	2	1	470	520	7 1/2	90	118
Summa		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 686	5 200	—	—	—
Schnellzuglocomotiven																
33	1	London . . . .	0,381	0,559	1,829	1,143	—	veränderl.	100	1	2	475	528	5	45	85
34	2	Paris . . . . .	0,381	0,559	1,829	1,143	—	"	100	1	2	470	523	5	45	85
35	3	Amsberg . . .	0,381	0,559	1,829	1,143	—	"	100	1	2	473	526	5	45	85
36	4	Gandersheim .	0,381	0,559	1,829	1,143	—	"	100	1	2	463	513	5	45	85
37	5	Seesen . . . .	0,381	0,559	1,829	1,143	—	"	100	1	2	479	531	5	45	85
38	6	Ilse . . . . .	0,381	0,559	1,829	1,143	—	"	100	1	2	476	531	5	45	85
39	7	Gauss . . . .	0,381	0,559	1,829	1,143	—	"	100	1	2	475	530	5	45	85
40	8	Lessing . . . .	0,381	0,559	1,829	1,143	—	"	100	1	2	475	530	5	45	85
41	9	Roswitha . . .	0,381	0,559	1,829	1,143	—	"	100	1	2	500	560	5	45	85
42	10	Welf . . . . .	0,381	0,559	1,829	1,143	—	"	100	1	2	500	560	5	45	85
43	11	Göttingen . .	0,406	0,559	1,829	1,143	—	"	100	1	2	535	600	5	55	97
44	12	Lüneburg . . .	0,406	0,559	1,829	1,143	—	"	100	1	2	535	600	5	55	97
45	13	Richmond . .	0,406	0,559	1,829	1,143	—	"	100	1	2	535	600	5	55	97
Summa		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 391	7 132	—	—	—

Geschwindigkeit für die Maximalleistung pro Stunde in Meilen.	Fabrikant.		Ankaufspreis. Thaler.	In Betrieb genommen am:	Durchfahrene Meilen bis Ende 1873.	Gewicht des Tenders		Ankaufspreis. Thaler.	Preis der Locomotive und des Tenders im Ganzen. Thaler.	Bemerkungen.
	Name.	Wohnort.				leer.	mit Wasser. Zollcentner.			
Locomotiven.										
2	Forester	Liverpool	6 790	November 1843	48 518	114	171	2 010	8 800	1) Zwei Achsen liegen zwischen Feuerkiste und Rauchkammer, eine Achse liegt hinter Feuerkiste. Radstand der Locomotive 3,479 Meter, des Tenders 3,124 Mtr., Gesamttrastand 8,603 Mtr. 2) Sämtliche 3 Achsen liegen zwischen Feuerkiste und Rauchkammer. Radstand der Locomotive 3,602 Meter, des Tenders 3,298 Mtr., Gesamttrastand 10,758 Mtr. 3) Desgleichen. — 4) Desgl.
2	Stephenson	New-Castle	12 610	September 1843	71 785	147	212	2 600	15 210	
2	Derselbe	Dasselbst	12 780	October 1843	61 373	170	235	2 780	15 560	
2	Derselbe	Dasselbst	14 640	12. November 1846	62 598	155	220	2 150	16 790	
—	—	—	46 820	—	244 274	586	838	9 540	56 360	
mit zwei gekuppelten Achsen.										
2	Egestorff	Hannover	12 340	23. April 1848	56 140	150	215	2 190	14 530	Sämtliche Achsen liegen zwischen Feuerkiste und Rauchkammer. Radstand der Locomotive 3,222 Meter, des Tenders 3,022 Meter, Gesamttrastand 9,710 Meter.  Lage der Achsen wie vorstehend. Radstand der Locomotive 3,554 Meter, des Tenders 3,048 Meter, Gesamttrastand 9,953 Meter.
2	Derselbe	Dasselbst	12 340	1. September 1848	71 977	147	212	2 130	14 470	
2	Derselbe	Dasselbst	12 340	23. December 1848	69 084	152	227	2 180	14 520	
2	Derselbe	Dasselbst	12 340	19. März 1849	60 184	152	227	2 180	14 520	
2	Derselbe	Dasselbst	12 168	1. Mai 1851	54 742	187	265	2 583	14 751	
2	Derselbe	Dasselbst	12 186	24. December 1853	60 136	198	282	2 366	14 552	
2	Derselbe	Dasselbst	12 180	15. Januar 1854	63 399	196	280	2 352	14 532	
2	Derselbe	Dasselbst	12 446	28. December 1854	54 468	200	277	2 315	14 761	
2	Derselbe	Dasselbst	12 444	31. Januar 1855	62 563	206	274	2 313	14 757	
2	Derselbe	Dasselbst	12 444	24. April 1855	72 621	215	285	2 313	14 757	
2	Derselbe	Dasselbst	12 527	22. August 1856	80 882	205	282	2 317	14 844	
2	Derselbe	Dasselbst	13 055	13. November 1856	50 952	235	316	2 608	15 663	
2	Derselbe	Dasselbst	12 943	3. März 1857	68 888	235	316	2 610	15 553	
2	Derselbe	Dasselbst	14 816	23. October 1857	66 500	212	292	3 401	18 217	
2	Derselbe	Dasselbst	14 800	21. November 1857	57 886	212	292	3 403	18 203	
2	Derselbe	Dasselbst	14 887	17. März 1858	62 721	205	282	3 352	18 239	
2	Derselbe	Dasselbst	14 888	15. April 1858	51 890	205	282	3 353	18 241	
2	Derselbe	Dasselbst	14 569	13. October 1861	44 422	230	310	3 367	17 936	
—	—	—	235 713	—	1 109 455	3 542	4 916	47 333	283 046	
struction mit zwei gekuppelten Achsen.										
2	Egestorff	Hannover	12 340	3. Mai 1850	66 164	195	279	2 180	14 520	Sämtliche Achsen liegen zwischen Feuerkiste und Rauchkammer. Radstand der Locomotive 3,530 Meter, des Tenders 3,047 Meter, Gesamttrastand 10,082.
2	Derselbe	Dasselbst	12 340	25. Juli 1850	73 389	178	259	2 180	14 520	
2	Derselbe	Dasselbst	12 503	18. März 1852	67 407	195	280	2 334	14 737	
2	Derselbe	Dasselbst	12 483	22. Mai 1852	69 837	198	283	2 334	14 717	
2	Derselbe	Dasselbst	13 011	26. October 1856	59 296	209	289	2 605	15 616	
2	Derselbe	Dasselbst	13 031	24. December 1856	75 627	211	290	2 615	15 646	
2	Derselbe	Dasselbst	14 947	26. December 1857	49 373	212	292	3 403	18 350	
2	Derselbe	Dasselbst	15 153	20. Januar 1858	54 813	211	290	3 214	18 367	
2	Derselbe	Dasselbst	14 047	3. April 1858	58 301	211	290	2 813	16 860	
2	Derselbe	Dasselbst	14 047	10. Mai 1858	52 501	211	290	2 813	16 860	
—	—	—	133 902	—	626 708	2 031	2 840	26 291	160 193	
mit einer Triebachse.										
4	Egestorff	Hannover	12 015	10. August 1853	75 056	225	301	2 108	14 123	Zwei Achsen zwischen Feuerkiste und Rauchkammer, eine Achse hinter Feuerkiste. Radstand der Locomotive 4,467 Meter, des Tenders 3,369 Meter, Gesamttrastand 9,690 Mtr.  Lage der Achsen wie vorstehend. Radstand der Locomotive 4,572 Meter, des Tenders 3,369 Meter, Gesamttrastand 9,795 Meter.
4	Derselbe	Dasselbst	12 015	19. November 1853	76 472	220	296	2 108	14 123	
4	Derselbe	Dasselbst	12 032	16. Mai 1855	74 359	228	307	2 313	14 345	
4	Derselbe	Dasselbst	11 973	7. Juli 1855	65 002	228	296	2 314	14 287	
4	Derselbe	Dasselbst	11 952	6. October 1855	68 549	228	307	2 315	14 267	
4	Derselbe	Dasselbst	12 630	31. März 1857	67 734	228	318	2 616	15 246	
4	Derselbe	Dasselbst	14 874	23. April 1858	51 492	228	307	3 647	18 521	
4	Derselbe	Dasselbst	13 936	26. Juni 1858	63 637	228	307	2 914	16 850	
4	Derselbe	Dasselbst	14 474	7. Juni 1861	56 310	250	330	3 511	17 985	
4	Derselbe	Dasselbst	14 474	26. Juli 1861	47 059	250	330	3 511	17 985	
4	Derselbe	Dasselbst	15 479	20. December 1862	47 647	250	360	3 508	18 987	
4	Derselbe	Dasselbst	15 462	22. Januar 1863	42 768	265	400	3 508	18 970	
4	Derselbe	Dasselbst	15 505	2. April 1864	44 282	265	400	3 508	19 013	
—	—	—	176 821	—	780 367	3 103	4 259	37 881	214 702	

## Bestand der Locomotiven und Tender am Ende des Jahres 1873 (Fortsetzung).

Nro.		N a m e n  der Locomotiven.	Durch- messer der Cylinder.  Meter.	Kolben- hub.  Meter.	Durchmesser der		Expan- sion.	Gewöhn- licher Dampf- druck im Kessel pro □" engl.  Pfd. engl.	Anzahl der		Gewicht der Locomotive		Maximal- Geschwin- digkeit pro Meile in Minuten.	Leistung bei der Maximal- geschwin- digkeit in Achsen a 100 Ctr.	Maximal- leistung in Achsen a 100 Ctr.	
Lauende	Ordnungs-				Trieb- räder.  Meter.	Lauf- räder.  Meter.			gekuppelten Triebachsen.	Laufachsen.	leer.	mit Was- ser.				
Schnellzug locomotiven mit																
46	1	Schill . . . .	0.432	0.559	1.829	1.143	—	veränderl.	135	2	1	590	650	5	75	125
47	2	Goslar . . . .	0.432	0.559	1.829	1.143	—	"	135	2	1	590	650	5	75	125
48	3	Ottmer . . . .	0.432	0.559	1.829	1.143	—	"	135	2	1	590	650	5	75	125
49	4	Paderborn . .	0.432	0.559	1.829	1.143	—	"	135	2	1	590	650	5	75	125
50	5	Fallstein . . .	0.432	0.559	1.829	1.143	—	"	135	2	1	590	650	5	75	125
51	6	Wien . . . . .	0.432	0.559	1.829	1.143	—	"	135	2	1	590	650	5	75	125
52	7	München . . .	0.432	0.559	1.829	1.143	—	"	135	2	1	590	650	5	75	125
53	8	Minden . . . .	0.432	0.559	1.829	1.143	—	"	135	2	1	590	650	5	75	125
54	9	Lothar . . . .	0.432	0.559	1.829	1.143	—	"	135	2	1	590	650	5	75	125
55	10	Finkler . . . .	0.432	0.559	1.829	1.143	—	"	135	2	1	590	650	5	75	125
56	11	Osterode . . .	0.432	0.559	1.829	1.143	—	"	135	2	1	590	650	5	75	125
57	12	Vienenburg . .	0.432	0.559	1.829	1.143	—	"	135	2	1	590	650	5	75	125
58	13	Börssum . . . .	0.432	0.559	1.829	1.143	—	"	135	2	1	590	650	5	75	125
59	14	Egestorff . . .	0.432	0.559	1.829	1.143	—	"	135	2	1	590	650	5	75	125
60	15	Sybillenort . .	0.432	0.559	1.829	1.143	—	"	135	2	1	590	650	5	75	125
61	16	Herzberg . . .	0.432	0.559	1.829	1.143	—	"	135	2	1	590	650	5	75	125
62	17	Streitberg . . .	0.432	0.559	1.829	1.143	—	"	135	2	1	590	650	5	75	125
63	18	Bulk . . . . .	0.432	0.559	1.829	1.143	—	"	135	2	1	590	650	5	75	125
64	19	Drömling . . . .	0.432	0.559	1.829	1.143	—	"	135	2	1	590	650	5	75	125
65	20	Grund . . . . .	0.432	0.559	1.829	1.143	—	"	135	2	1	590	650	5	75	125
66	21	Metz . . . . .	0.432	0.559	1.829	1.143	—	"	135	2	1	590	650	5	75	125
67	22	Sedan . . . . .	0.432	0.559	1.829	1.143	—	"	135	2	1	590	650	5	75	125
68	23	Strassburg . . .	0.432	0.559	1.829	1.143	—	"	135	2	1	590	650	5	75	125
69	24	Orleans . . . .	0.432	0.559	1.829	1.143	—	"	135	2	1	590	650	5	75	125
		Summa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14 160	15 600	—	—	—

## Lastzuglocomotiven mit zwei gekuppelten

70	Sölter . . . . .	0.432	0.610	1.448	—	—	veränderl.	135	2	—	630	680	7 1/2	120	180
71	Innerste . . . .	0.432	0.610	1.448	—	—	"	135	2	—	630	680	7 1/2	120	180
72	Regenstein . . .	0.432	0.610	1.448	—	—	"	135	2	—	630	680	7 1/2	120	180
73	Ecker . . . . .	0.432	0.610	1.448	—	—	"	135	2	—	630	680	7 1/2	120	180
74	Fürstenberg . . .	0.432	0.610	1.448	—	—	"	135	2	—	630	680	7 1/2	120	180
75	Münster . . . . .	0.432	0.610	1.448	—	—	"	135	2	—	630	680	7 1/2	120	180
76	Ilseburg . . . . .	0.432	0.610	1.448	—	—	"	135	2	—	630	680	7 1/2	120	180
77	Elberfeld . . . .	0.432	0.610	1.448	—	—	"	135	2	—	630	680	7 1/2	120	180
78	Hessen . . . . .	0.432	0.610	1.448	—	—	"	135	2	—	630	680	7 1/2	120	180
79	Romke . . . . .	0.432	0.610	1.448	—	—	"	135	2	—	630	680	7 1/2	120	180
80	Emden . . . . .	0.432	0.610	1.448	—	—	"	135	2	—	630	680	7 1/2	120	180
81	Huy . . . . .	0.432	0.610	1.448	—	—	"	135	2	—	630	680	7 1/2	120	180
82	Jerxheim . . . .	0.432	0.610	1.448	—	—	"	135	2	—	630	680	7 1/2	120	180
83	Bielstein . . . .	0.432	0.610	1.448	—	—	"	135	2	—	630	680	7 1/2	120	180
84	Oschersleben . .	0.432	0.610	1.448	—	—	"	135	2	—	630	680	7 1/2	120	180
85	Klausthal . . . .	0.432	0.610	1.448	—	—	"	135	2	—	630	680	7 1/2	120	180
86	Wolfstein . . . .	0.432	0.610	1.448	—	—	"	135	2	—	630	680	7 1/2	120	180
87	Schimmerwald . .	0.432	0.610	1.448	—	—	"	135	2	—	630	680	7 1/2	120	180
88	Michaelstein . . .	0.432	0.610	1.448	—	—	"	135	2	—	630	680	7 1/2	120	180
89	Sachsenberg . . .	0.432	0.610	1.448	—	—	"	135	2	—	630	680	7 1/2	120	180
90	Kattenäse . . . .	0.432	0.610	1.448	—	—	"	135	2	—	630	680	7 1/2	120	180
91	Hoppelnberg . . .	0.432	0.610	1.448	—	—	"	135	2	—	630	680	7 1/2	120	180
92	Rabenklippe . . .	0.432	0.610	1.448	—	—	"	135	2	—	630	680	7 1/2	120	180
93	Elz . . . . .	0.432	0.610	1.448	—	—	"	135	2	—	630	680	7 1/2	120	180
94	Prag . . . . .	0.432	0.610	1.448	—	—	"	135	2	—	630	680	7 1/2	120	180
95	Stettin . . . . .	0.432	0.610	1.448	—	—	"	135	2	—	630	680	7 1/2	120	180
96	Lübeck . . . . .	0.432	0.610	1.448	—	—	"	135	2	—	630	680	7 1/2	120	180
Summa		—	—	—	—	—	—	—	—	—	17 010	18 360	—	—	—

Geschwin- digkeit für die Maximal- leistung pro Stunde  in Meilen.	Fabrikant.		Ankaufs- preis.  Thaler.	In Betrieb genommen  am:	Durch- fahrene Meilen bis Ende 1873.	Gewicht des Tenders		An- kaufs- preis.  Thaler.	Preis der Locomotive und des Tenders im Ganzen.  Thaler.	Bemerkungen.
	Name.	Wohnort.				leer.	mit Wasser.			
zwei gekuppelten Achsen.										
4	Egestorff	Hannover	18 017	14. December 1865	33 811	260	400	2 854	20 871	Zwei Achsen zwischen Feuerkiste und Rauchkammer, eine Achse unter der schrägen Feuerkiste, Radstand der Locomotive 4,572 Meter, des Tenders 3,249 Meter. Gesamttrabstand 10,411 Meter.
4	Derselbe	Daselbst	18 017	20. December 1865	38 125	260	400	2 854	20 871	
4	Derselbe	Daselbst	17 369	1. Mai 1866	42 477	260	400	3 512	20 881	
4	Derselbe	Daselbst	17 369	2. Mai 1867	36 350	260	400	3 512	20 881	
4	Derselbe	Daselbst	17 369	10. Mai 1867	35 065	260	400	3 512	20 881	
4	Derselbe	Daselbst	17 369	24. December 1867	27 436	260	400	3 512	20 881	
4	Derselbe	Daselbst	17 369	12. Januar 1868	28 460	260	400	3 512	20 881	
4	Derselbe	Daselbst	17 369	4. April 1868	22 802	260	400	3 512	20 881	
4	Derselbe	Daselbst	17 369	10. October 1868	30 640	260	400	3 512	20 881	
4	Derselbe	Daselbst	17 369	4. October 1868	27 266	260	400	3 512	20 881	
4	Derselbe	Daselbst	17 369	7. October 1868	28 904	260	400	3 512	20 881	
4	Derselbe	Daselbst	17 369	16. October 1868	30 602	260	400	3 512	20 881	
4	Derselbe	Daselbst	17 369	20. November 1868	31 912	260	400	3 512	20 881	
4	Derselbe	Daselbst	17 369	30. November 1868	28 346	260	400	3 512	20 881	
4	Dr. Stroussberg, vorm. Egestorff	Daselbst	15 975	25. October 1870	20 689	260	400	3 012	18 987	
4	Derselbe	Daselbst	15 975	14. November 1870	16 674	260	400	3 012	18 987	
4	Derselbe	Daselbst	15 975	15. November 1870	17 562	260	400	3 012	18 987	
4	Derselbe	Daselbst	15 975	7. December 1870	19 786	260	400	3 012	18 987	
4	Derselbe	Daselbst	15 975	20. December 1870	17 146	260	400	3 012	18 987	
4	Derselbe	Daselbst	18 950	14. Februar 1871	15 059	260	400	—	18 950	
4	Derselbe	Daselbst	19 130	20. August 1871	15 930	260	400	—	19 130	
4	Derselbe	Daselbst	19 130	28. August 1871	15 793	260	400	—	19 130	
4	Derselbe	Daselbst	19 130	16. September 1871	10 967	260	400	—	19 130	
4	Derselbe	Daselbst	19 130	18. October 1871	12 972	260	400	—	19 130	
—	—	—	419 807	—	604 774	6 240	9 600	62 912	482 719	In der Ankaufssumme der Locomotiven ist der Preis der Tender mit enthalten.

## Achsen. System Behne-Kool.

2	Egestorff	Hannover	15 517	7. December 1863	38 885	264	400	3 388	18 905
2	Derselbe	Daselbst	17 016	25. April 1865	35 002	260	400	2 805	19 821
2	Derselbe	Daselbst	17 016	2. Mai 1865	32 652	260	400	2 805	19 821
2	Derselbe	Daselbst	16 320	30. Juni 1866	31 494	260	400	3 512	19 832
2	Derselbe	Daselbst	16 320	1. September 1866	31 770	260	400	3 512	19 832
2	Derselbe	Daselbst	16 320	29. September 1866	29 704	260	400	3 512	19 832
2	Derselbe	Daselbst	16 320	15. November 1866	30 250	260	400	3 512	19 832
2	Derselbe	Daselbst	16 320	24. November 1866	30 830	260	400	3 512	19 832
2	Derselbe	Daselbst	16 320	20. Juni 1867	26 643	260	400	3 512	19 832
2	Derselbe	Daselbst	16 320	23. Juli 1867	27 477	260	400	3 512	19 832
2	Derselbe	Daselbst	16 320	1. August 1867	27 335	260	400	3 512	19 832
2	Derselbe	Daselbst	16 320	29. August 1867	27 438	260	400	3 512	19 832
2	Derselbe	Daselbst	16 320	15. August 1867	26 337	260	400	3 512	19 832
2	Derselbe	Daselbst	16 320	19. September 1867	27 896	260	400	3 512	19 832
2	Dr. Strousberg, vorm. Egestorff	Daselbst	16 320	6. Februar 1869	19 228	260	400	3 512	19 832
2	Derselbe	Daselbst	16 320	9. Februar 1869	11 445	260	400	3 512	19 832
2	Derselbe	Daselbst	16 320	10. Februar 1869	22 644	260	400	3 512	19 832
2	Derselbe	Daselbst	16 320	28. März 1869	11 446	260	400	3 512	19 832
2	Derselbe	Daselbst	16 320	4. April 1869	19 287	260	400	3 512	19 832
2	Derselbe	Daselbst	16 320	14. Februar 1869	23 188	260	400	3 512	19 832
2	Derselbe	Daselbst	15 267	29. August 1870	12 444	264	400	3 008	18 275
2	Derselbe	Daselbst	15 183	22. October 1870	13 913	264	400	3 008	18 191
2	Derselbe	Daselbst	15 183	9. November 1870	13 667	264	400	3 008	18 191
2	Derselbe	Daselbst	18 166	15. Januar 1871	12 259	260	400	—	18 166
2	Derselbe	Daselbst	18 143	17. October 1872	4 480	260	400	—	18 143
2	Derselbe	Daselbst	18 143	19. October 1872	4 608	260	400	—	18 143
2	Derselbe	Daselbst	18 143	23. October 1872	4 158	260	400	—	18 143
				593 492	7 032	10 800	77 506	593 042	

Zwei Achsen zwischen Feuerkiste und Rauchkammer. Das überhängende Gewicht der langen Feuerkiste wird durch die erste Tenderachse getragen, weshalb der Tender durch Universalgelenkhängeisen mit der Locomotive verbunden ist. Radstand der Locomotive 2,362 Meter, des Tenders 3,8-6 Meter, Gesamttrabstand 8,610 Meter.

Der Preis des Tenders ist in der Kaufsumme der Locomotive mit enthalten.

Bestand der Locomotiven und Tender am Ende des Jahres 1873 (Fortsetzung).

Nro.	Namen	Durchmesser der Cylinder.	Kolbenhub.	Durchmesser der		Expansion.	Gewöhnlicher Dampfdruck im Kessel pro □" engl.	Anzahl der gekuppelten Triebachsen.	Anzahl der Laufachsen.	Gewicht der Locomotive		Maximal-Geschwindigkeit pro Meile in Minuten.	Leistung bei der Maximalgeschwindigkeit in Achsen a 100 Ctr.	Maximalleistung in Achsen a 100 Ctr.
				Trieb-räder.	Lauf-räder.					leer.	mit Wasser.			
Laufende	Ordnungs-	der Locomotiven.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Pfd. engl.			Zollcentner.				
Lastzuglocomotiven mit drei gekup-														
97	1	Bruno . . . .	0.432	0.610	1.448	—	—	veränderl.	135	3	—	745	820	9
98	2	Dankwart . .	0.457	0.660	1.448	—	—	"	135	3	—	750	820	9
99	3	Eberstein . .	0.457	0.660	1.448	—	—	"	135	3	—	750	820	9
100	4	Stadtdendorff	0.457	0.660	1.448	—	—	"	135	3	—	750	820	9
101	5	Aller . . . .	0.457	0.660	1.448	—	—	"	135	3	—	750	820	9
102	6	Höxter . . . .	0.457	0.660	1.371	—	—	"	135	3	—	725	795	9
103	7	Bevern . . . .	0.457	0.660	1.371	—	—	"	135	3	—	725	795	9
104	8	Rammelsberg	0.457	0.660	1.371	—	—	"	135	3	—	725	795	9
105	9	Bärenstein . .	0.457	0.660	1.371	—	—	"	135	3	—	725	795	9
106	10	Teufelsmauer .	0.457	0.660	1.371	—	—	"	135	3	—	725	795	9
107	11	Burg Homburg	0.457	0.610	1.371	—	—	"	135	3	—	725	795	9
108	12	Halberstadt .	0.457	0.610	1.371	—	—	"	135	3	—	725	795	9
109	13	Stauffenburg .	0.457	0.610	1.371	—	—	"	135	3	—	725	795	9
110	14	Düsseldorf . .	0.457	0.610	1.371	—	—	"	135	3	—	725	795	9
111	15	Köterberg . .	0.457	0.610	1.371	—	—	"	135	3	—	725	795	9
112	16	Königsutter . .	0.457	0.610	1.371	—	—	"	135	3	—	725	795	9
113	17	Hildesheim . .	0.457	0.610	1.371	—	—	"	135	3	—	725	795	9
114	18	Rosstrappe . .	0.457	0.610	1.371	—	—	"	135	3	—	725	795	9
115	19	Walkenried . .	0.457	0.610	1.371	—	—	"	135	3	—	725	795	9
116	20	Rübeland . . .	0.457	0.610	1.371	—	—	"	135	3	—	725	795	9
117	21	Kreiensen . . .	0.457	0.610	1.371	—	—	"	135	3	—	725	795	9
118	22	Nordhausen . .	0.457	0.610	1.371	—	—	"	135	3	—	725	795	9
119	23	Hasselfelde . .	0.457	0.610	1.371	—	—	"	135	3	—	725	795	9
120	24	Weissenburg . .	0.457	0.610	1.371	—	—	"	135	3	—	725	795	9
121	25	Saarbrücken . .	0.457	0.610	1.371	—	—	"	135	3	—	725	795	9
122	26	Spichern . . .	0.457	0.610	1.371	—	—	"	135	3	—	725	795	9
123	27	Wörth . . . .	0.457	0.610	1.371	—	—	"	135	3	—	725	795	9
124	28	Elsass . . . .	0.457	0.610	1.371	—	—	"	135	3	—	725	795	9
125	29	Lothringen . .	0.457	0.610	1.371	—	—	"	135	3	—	725	795	9
126	30	Deutschland . .	0.457	0.610	1.371	—	—	"	135	3	—	725	795	9
127	31	Potsdam . . .	0.457	0.610	1.371	—	—	"	135	3	—	725	795	9
128	32	Stuttgart . . .	0.457	0.610	1.371	—	—	"	135	3	—	725	795	9
129	33	Magdeburg . .	0.457	0.610	1.371	—	—	"	135	3	—	725	795	9
130	34	Harzburg . . .	0.457	0.610	1.371	—	—	"	135	3	—	725	795	9
131	35	Darmstadt . . .	0.457	0.610	1.371	—	—	"	135	3	—	725	795	9
132	36	Oldenburg . . .	0.457	0.610	1.371	—	—	"	135	3	—	725	795	9
133	37	Donau . . . .	0.457	0.610	1.371	—	—	"	135	3	—	725	795	9
134	38	Mainz . . . .	0.457	0.610	1.371	—	—	"	135	3	—	725	795	9
Summa		—	—	—	—	—	—	—	—	27 670	30 335	—	—	—

Tenderlocomotiven mit

135	1	Hansa . . . .	0,381	0,610	1,143	—	—	veränderl.	135	3	—	540	595	12	125	200
136	2	Brabant . . .	0,381	0,610	1,143	—	—	"	135	3	—	540	595	12	125	200
137	3	Elfas . . . .	0,381	0,610	1,143	—	—	"	135	3	—	540	595	12	125	200
138	4	Ith. . . . .	0,381	0,610	1,143	—	—	"	135	3	—	540	595	12	125	200
139	5	Soest . . . .	0,381	0,610	1,143	—	—	"	135	3	—	540	595	12	125	200
140	6	Main . . . .	0,381	0,610	1,143	—	—	"	135	3	—	540	595	12	125	200
141	7	Thale . . . .	0,381	0,610	1,143	—	—	"	135	3	—	540	595	12	125	200
142	8	Aachen . . .	0,381	0,610	1,143	—	—	"	135	3	—	540	595	12	125	200
		Summa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 320	4 760	—	—	—

R e c a p i -

Aeltere Locomotiven . . . . .	2 024	2 219	—	—	—
Lastzuglocomotiven älterer Construction . . . . .	8 437	9 395	—	—	—
Personenzuglocomotiven desgleichen . . . . .	4 686	5 200	—	—	—
Lastzuglocomotiven mit einer Triebachse . . . . .	6 391	7 132	—	—	—
Schnellzuglocomotiven mit zwei gekuppelten Achsen . . . . .	14 160	15 600	—	—	—
Lastzuglocomotiven mit zwei gekuppelten Achsen, System Behne-Kool . . . . .	17 010	18 360	—	—	—
Lastzuglocomotiven mit drei gekuppelten Achsen, desgleichen . . . . .	27 670	30 335	—	—	—
Tenderlocomotiven mit drei gekuppelten Achsen . . . . .	4 320	4 760	—	—	—
Summa . . . . .	84 698	93 001	—	—	—

Geschwin- digkeit für die Maximal- leistung pro Stunde in Meilen.	Fabrikant.		Ankaufs- preis.	In Betrieb genommen am:	Durch- fahrene Meilen bis Ende 1873.	Gewicht des Tenders.		An- kaufs- preis.	Preis der Locomotive und des Tenders im Ganzen.	Bemerkungen.
	Name.	Wohnort.				leer.	mit Wasser.			
			Thaler.			Zollcentner.		Thaler.	Thaler.	
pelten Achsen. System Behne-Kool.										
2	Egestorff	Hannover	22 022	12. Juni 1861	33 624	250	400	3 017	25 039	Drei Achsen zwischen Feuerkiste und Rauchkammer. Das überhängende Gewicht der langen Feuerkiste wird durch die erste Tenderachse getragen. Der Tender ist mit der Maschine durch Universalgelenkhängeisen verbunden. Radstand der Locomotive 3,429 Meter, des Tenders 3,784 Mtr. Gesamttradrstand 3,783 Meter.
2	Derselbe	Dasselbst	19 017	18. März 1863	33 782	265	400	3 338	22 355	
2	Derselbe	Dasselbst	19 017	3. Juni 1863	35 566	265	400	3 338	22 355	
2	Derselbe	Dasselbst	19 017	6. Juli 1863	31 877	265	400	3 338	22 355	
2	Derselbe	Dasselbst	19 019	11. Mai 1864	34 984	265	400	3 338	22 357	
2	Derselbe	Dasselbst	21 017	8. August 1865	34 602	250	400	2 560	23 577	
2	Derselbe	Dasselbst	21 017	12. August 1865	27 175	250	400	2 560	23 577	
2	Derselbe	Dasselbst	21 017	31. August 1865	32 659	250	400	2 560	23 577	
2	Derselbe	Dasselbst	21 017	9. September 1865	33 000	250	400	2 560	23 577	
2	Derselbe	Dasselbst	21 017	2. October 1865	32 967	250	400	2 560	23 577	
2	Derselbe	Dasselbst	21 017	7. October 1865	34 307	250	400	2 560	23 577	Drei Achsen zwischen Feuerkiste und Rauchkammer. Das überhängende Gewicht der langen Feuerkiste wird durch die erste Tenderachse getragen. Der Tender ist mit der Maschine durch Universalgelenkhängeisen verbunden. Radstand der Locomotive 3,429 Meter, des Tenders 3,784 Meter, Gesamttradrstand 3,448 Meter.
2	Derselbe	Dasselbst	20 025	5. Juni 1866	32 461	250	400	3 562	23 587	
2	Derselbe	Dasselbst	20 025	23. Juni 1866	32 676	250	400	3 562	23 587	
2	Derselbe	Dasselbst	20 025	16. August 1866	28 566	250	400	3 562	23 587	
2	Derselbe	Dasselbst	20 025	12. September 1866	33 334	250	400	3 562	23 587	
2	Derselbe	Dasselbst	20 025	16. März 1867	27 759	250	400	3 562	23 587	
2	Derselbe	Dasselbst	20 025	23. März 1867	30 394	250	400	3 562	23 587	
2	Derselbe	Dasselbst	20 025	29. März 1867	30 882	250	400	3 562	23 587	
2	Derselbe	Dasselbst	20 025	18. April 1867	29 443	250	400	3 562	23 587	
2	Derselbe	Dasselbst	20 025	19. Februar 1868	27 148	250	400	3 562	23 587	
2	Derselbe	Dasselbst	20 025	5. Juni 1868	26 782	250	400	3 562	23 587	Von Ord.-Nro. 24 bis incl. 38 ist der Preis des Tenders in der Ankaufssumme der Locomotive mit enthalten.
2	Derselbe	Dasselbst	20 025	1. März 1868	28 501	250	400	3 562	23 587	
2	Derselbe	Dasselbst	20 025	15. April 1868	26 550	250	400	3 562	23 587	
2	Dr. Strousberg, vorm. Egestorff	Dasselbst	21 650	21. August 1871	13 631	250	400	—	21 650	
2	Derselbe	Dasselbst	21 650	26. August 1871	11 582	250	400	—	21 650	
2	Derselbe	Dasselbst	21 650	5. September 1871	11 482	250	400	—	21 650	
2	Derselbe	Dasselbst	21 650	15. September 1871	11 221	250	400	—	21 650	
2	Derselbe	Dasselbst	21 650	29. September 1871	10 942	250	400	—	21 650	
2	Derselbe	Dasselbst	21 650	5. October 1871	10 163	250	400	—	21 650	
2	Derselbe	Dasselbst	19 938	5. Juli 1872	6 044	250	400	—	19 938	
2	Derselbe	Dasselbst	19 938	6. Juli 1872	6 388	250	400	—	19 938	Zwei Achsen zwischen Feuerkiste und Rauchkammer, eine Achse hinter der Feuerkiste. Radstand der Locomotive 3,733 Meter.
2	Derselbe	Dasselbst	19 938	17. Juli 1872	6 562	250	400	—	19 938	
2	Derselbe	Dasselbst	19 938	31. Juli 1872	5 877	250	400	—	19 938	
2	Derselbe	Dasselbst	19 938	7. December 1872	4 653	250	400	—	19 938	
2	Derselbe	Dasselbst	19 938	10. December 1872	4 514	250	400	—	19 938	
2	Derselbe	Dasselbst	19 938	9. April 1873.	3 057	250	400	—	19 938	
2	Derselbe	Dasselbst	19 938	12. April 1873.	3 181	250	400	—	19 938	
2	Derselbe	Dasselbst	21 841	10. December 1873	257	250	400	—	21 841	
—	—	—	775 739	—	—	828 643	9 560	15 200	74 473	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	850 212	

drei gekuppelten Achsen.

2	Egestorff	Hannover	14 917	15. October 1863	333	—	—	—	14 917
---	-----------	----------	--------	------------------	-----	---	---	---	--------

IV<sup>a</sup>. Nachweisung der unbrauchbar gewordenen und ausser Betrieb gesetzten Locomotiven.

Laufende Nro.	N a m e n  der Locomotiven.	Durch- messer der Cylinder.  Meter.	Kolben- hub.  Meter.	Durchmesser der		Expan- sion.	Gewöhn- licher Dampf- druck im Kessel pro □" engl.  Pfd. engl.	Anzahl der		Gewicht der Locomotive		Maximal- Geschwin- digkeit pro Meile in Minuten.	Fabrikant.		An- kaufs- preis.  Thaler.	In Betrieb genommen	Durch- fahrene Meilen bis Ende 1873.	Ausser Betrieb gesetzt.	Gewicht des Tenders		An- kaufs- preis.  Thaler.	Preis der Locomotive und des Tenders im Ganzen.  Thaler.	Bemerkungen.	
				Trieb- räder.  Meter.	Laufräder.  Meter.			gekuppelten Triebachsen.  Laufachsen.	leer.  Zollcentner.	mit Was- ser.  Zollcentner.	N a m e.		W o h n o r t.	leer.					mit Was- ser.					
1	Baltimore . . . . .	0,267	0,457	1,219	0,761	0,761	fest 5/6	70	1	2	191	216	—	Norris	Philadelphia	12 730	Januar 1839	26 458	Ende 1854	114	171	2 520	15 250	
2	Manchester . . . . .	0,330	0,457	1,676	1,066	1,066	" 5/6	70	1	2	270	300	—	Sharp-Roberts	Manchester	11 230	September 1842	48 416	Ende 1861	159	232	2 640	13 870	
3	Harzburg . . . . .	0,330	0,457	1,676	1,066	1,066	" 5/6	70	1	2	303	333	—	Maschinenfabrik	Zorge	13 330	Mai 1843	36 366	Ende 1859	115	172	2 140	15 470	
4	Advance . . . . .	0,279	0,457	1,448	0,914	0,914	veränderl.	70	1	2	235	260	—	Forester	Liverpool	15 550	December 1838	25 916	Ende 1864	114	171	1 640	17 190	
5	Swift . . . . .	0,279	0,457	1,448	0,914	0,914	"	70	1	2	237	262	—	Derselbe	Daselbst	15 550	eodem	24 161	Ende 1864	114	171	2 460	18 010	
6	Zorge . . . . .	0,330	0,457	1,676	1,066	1,066	fest 5/6	70	1	2	292	322	—	Maschinenfabrik	Zorge	13 330	Mai 1842	34 614	Ende 1864	100	157	2 790	16 120	
7	Magdeburg . . . . .	0,330	0,457	1,676	1,066	0,914	" 7/8	70	1	2	274	304	—	Forester	Liverpool	6 790	November 1843	39 584	5. October 1866	114	171	1 980	8 770	
8	Hackelberg . . . . .	0,330	0,457	1,676	1,066	1,066	" 5/6	70	1	2	297	327	—	Maschinenfabrik	Zorge	13 330	Juli 1842	45 067	Ende 1869	148	208	2 150	15 480	
9	Dart . . . . .	0,330	0,457	1,524	1,066	0,914	" 5/6	70	1	2	293	323	—	Forester	Liverpool	12 810	August 1840	71 169	August 1871	127	184	1 720	14 530	
10	Hercynia . . . . .	0,356	0,559	1,676	1,066	1,076	veränderl.	80	2	1	338	428	—	Stephenson	New-Castle	11 940	October 1843	93 941	August 1871	154	219	2 600	14 540	
11	Braunschweig. . . . .	0,267	0,457	1,219	0,761	0,761	fest 5/6	70	1	2	226	251	—	Bahnhofswerkstatt	Braunschweig	10 700	April 1843	30 270	Januar 1871	85	142	1 930	12 630	
12	Wolfenbüttel . . . . .	0,355	0,559	1,701	1,100	—	veränderl.	80	2	1	—	—	—	Stephenson	New-Castle	13 920	9. November 1846	85 587	Ende 1871	165	230	2 150	16 070	

Gattung  der Wagen.	Nro.	Bedeckt oder offen.	Anzahl der Wagen.	Ein jeder Wagen								Alle Wagen					Anzahl der Bremsen.	Gewicht		Preis der Wagen.  Thaler.	Durchschnittspreis		Bemerkun- gen.				
				besitzt Achsen	kann fassen				Equipagen	Luxus- Pferde	Güter, Pferde u. Vieh.	besitzen Achsen.	können fassen					Equipagen.	Luxus- Pferde.		Güter, Pferde u. Vieh.	Stück.		Ctr.	Ctr.	Thaler.	Thaler.
					Personen								Personen														
					in Classe								in Classe														
					I.	II.	III.	IV.					I.	II.	III.	IV.											
Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.						
Hof-Reisewagen Sr. Hoh. Salonwagen . . . . .	1 76	bedeckt	1	3	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	240	80	5 409	5 409	1 803				
Personenwagen I. u. II. Cl.	(3, 4, 5, 12 bis 14, 22 bis 24, 47 bis 56, 72 bis 75, 77 bis 80, 98 bis 104, 112, 113, 124, 125, 129, 138 bis 154, 175, 176, 180 bis 186, 215 bis 219)	"	72	3	6	32	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44	17 810	82	282 491	3 923	1 308				
Desgleichen I., II., III. Cl.	69 bis 71, 81 bis 83	"	6	3	6	16	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	1 478	82	24 120	4 020	1 340				
Desgleichen " " " "	16, 18, 20, 34, 171 bis 174	"	8	3	6	16	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	1 949	81	28 929	3 616	1 205				
Desgleichen " " " "	31	"	1	3	6	8	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	228	76	2 500	2 500	833				
Desgleichen III. Cl. . .	(2, 6, 7, 9, 10, 17, 19, 21, 26 bis 28, 30, 33, 36, 38 bis 46, 57 bis 68, 84 bis 97, 107, 108, 114 bis 119, 122, 123, 126 bis 128, 130 bis 137, 155 bis 170, 177 bis 179, 220, 223)	"	91	3	—	—	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46	20 224	74	265 351	2 916	972				
Desgl. (Post) m. I. u. II. Cl.	221, 222	"	2	3	6	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	522	87	3 228	1 614	538				
Desgl. " " III. "	(8, 25, 29, 32, 35, 37, 109 bis 111, 120, 121)	"	11	3	—	—	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	2 318	70	31 190	2 835	945				
Desgl. " " III. "	11	"	1	3	—	—	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	198	66	2 700	2 700	900				
Desgl. III. u. IV. Cl. "	187 bis 198	"	12	3	—	—	20	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	2 846	79	35 232	2 936	979				
Desgl. IV. Cl. . . . .	199 bis 214	"	16	3	—	—	—	75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	3 602	75	45 432	2 839	946				
Desgl. II. u. III. Cl. . .	299 bis 300	"	2	2	—	8	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	292	73	4 760	2 380	1 190				
Geräthewagen . . . . .	15	"	1	3	—	8	—	36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	193	64	3 236	3 236	1 079				
Revisionswagen. . . . .	298	"	1	2	—	8	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	146	73	2 380	2 380	1 190				
Summa Personenwag.		—	226	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	142	52 276	77	740 958	3 279	1 098				
Pferdewagen (Luxus) . .	351 bis 353	bedeckt	3	2	—	—	—	—	—	3	100	—	—	—	—	—	—	—	6	366	61	4 419	1 473	736			
Güterwagen . . . . .	365 bis 384, 386, 388 bis 400	"	34	2	—	—	—	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	13	3 882	57	47 390	1 394	697				
Gepäckwagen . . . . .	355, 387	"	2	2	—	—	—	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	2	366	92	2 800	1 400	700				
Viehswagen mit doppel- tem Boden . . . . .	401	"	1	2	—	—	—	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	100	—	103	519	519	259			
Güterwagen . . . . .	(402 bis 407, 409 bis 413, 415 bis 417, 419, 420, 422 bis 441, 443 bis 476)	"	70	2	—	—	—	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	6	7 323	52	82 035	1 172	586				
Viehswagen . . . . .	477 bis 489	"	13	2	—	—	—	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	1 248	48	12 340	949	474				
Güterwagen . . . . .	490 bis 628, 630 bis 663	"	173	2	—	—	—	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	74	19 676	57	243 550	1 408	704				
Viehswagen . . . . .	664 bis 673	"	10	2	—	—	—	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	8	1 188	59	15 385	1 538	769				
Güterwagen . . . . .	674 bis 775	"	102	2	—	—	—	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	36	11 920	58	139 820	1 370	685				
Desgleichen . . . . .	933 bis 1265	"	333	2	—	—	—	—	—	—	200	—	—	—	—	—	—	142	49 853	75	473 049	1 421	710				
Desgleichen . . . . .	(1503 bis 1505, 1507 bis 1513, 1515 bis 1518, 1520 bis 1521, 1523, 1524, 1526 bis 1527)	"	40	4	—	—	—	—	—	—	200	—	—	—	—	—	—	—	7 907	49	90 449	2 261	565				
Desgleichen . . . . .	1551 bis 1553	"	3	3	—	—	—	—	—	—	200	—	—	—	—	—	—	—	415	46	4 650	1 550	517				
Gepäckwagen . . . . .	1601 bis 1670	"	70	3	—	—	—	—	—	—	150	—	—	—	—	—	—	70	15 603	74	161 482	2 307	769				
Summa der bedeck- ten Güterwagen . . .		—	854	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	126 500	351	1 119 850	64	1 277 888	1 496	687		
Transportwagen . . . .	1708	offen	1	4	—	—	—	—	—	—	400	—	—	—	—	—	—	—	400	82	3 000	3 000	750				
Desgleichen . . . . .	1801 bis 2922	"	1122	2	—	—	—	—	—	—	200	—	—	—	—	—	—	445	132 634	59	1 296 217	1 155	577				
Desgleichen . . . . .	3601 bis 3606, 3609, 3610	"	8	4	—	—	—	—	—	—	200	—	—	—	—	—	—	—	1 568	49	17 005	2 126	531				
Desgleichen . . . . .	3607	"	1	4	—	—	—	—	—	—	300	—	—	—	—	—	—	—	205	51	2 000	2 000	500				
Desgleichen . . . . .	(3652, 3654, 3655, 3657, 3659 bis 3670, 3672 bis 3680)	"	25	3	—	—	—	—	—	—	120	—	—	—	—	—	—	—	2 556	34	24 339	974	325				
Desgleichen . . . . .	(3701 bis 3711, 3715, 3716, 3751 bis 3761)	"	27	3	—	—	—	—	—	—	200	—	—	—	—	—	—	—	3 631	47	33 195	1 229	410				
Kieswagen . . . . .	(4201 bis 4221, 4223 bis 4261, 4263 bis 4274, 4276 bis 4289, 4291 bis 4330, 4340, 4343 4222, 4262, 4290, 4331 bis 4339, 4341, 4342, 4344 bis 4349)	"	128	2	—	—	—	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	34	11 184	44	106 807	834	417				
Desgleichen . . . . .	4349	"	20	2	—	—	—	—	—	—	200	—	—	—	—	—	—	6	1 986	50	23 668	1 183	592				
Viehswagen . . . . .	4454	"	1	2	—	—	—	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	117	58	954	954	477				
Langholzwagen . . . .	4501, 4504 bis 4536	"	34	2	—	—	—	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	3 520	52	33 431	983	492				
Desgleichen . . . . .	4502, 4503, 4537 bis 4570	"	36	2	—	—	—	—	—	—	200	—	—	—	—	—	—	—	4 127	57	43 812	1 217	609				
Equipagewagen . . . .	4591 bis 4592	"	2	2	—	—	—	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	151	38	1 402	701	350				
Summa der offenen Güterwagen . . . . .		—	1405	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	262 800	485	162 212	56	1 585 830	1 129	550		
Kleine Erdtransportwagen Cokesabfalltransportwag.	ohne 0 bis 6	offen	2	2	—	—	—	—	—	—	30	—	—	—	—	—	—	—	29	7	216	108	54				
Zusammenstellung.		"	7	2	—	—	—	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	585	42	1 350	193	96				
a) Personenwagen . . .	—	—	226	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	142	52 276	77	710 958	3 279	1 098				
b) Bedeckte u. offene Gü- terwagen . . . . .	—	—	2259	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	836	282 062	59	2 863 718	1 267	604				
c) Erd- und Cokesabfall- wagen . . . . .	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	614	34	1 566	174	87				
Sa. Summarum		—	2194	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	978	331 952	61	3 606 242	1 446	664				
Dazu Antheil an den gemein- schaftlichen Wagen der Ver- waltungen des Preussisch- Braunschweig. Verbandes:																											
Personenwagen I. u. II. Cl.	1 bis 16 . . . . .	bedeckt	16	3	6	32	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	—	65 911	4 119	1 373				
Desgleichen III. Classe	101 bis 103 . . . . .	"	8	3	—	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	—	23 995	2 999	1 000				
Dienstwagen (mit Retirade)	201 bis 208 . . . . .	"	8	3	5	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	—	30 380,4	3 797	1 266				
Braunschw. An- theil für 0,23182 = 27 884 Thlr. 23 Gr. 10 Pf. der wirklichen Anschaffungs- kosten.																											

Braunschw. An-  
theil für 0,23 182  
= 27 884 Thlr.  
23 Gr. 10 Pf.  
der wirklichen  
Anschaffungs-  
kosten.

# Veränderung des Wagenbestandes.

Gattung der Wagen.	Bedeckt oder offen.	Bis Ende 1872						Im Jahre 1873						Also bis Ende 1873						Bestand Ende 1873.		
		angeschafft			zurückgestellt			angeschafft			zurück- gestellt			angeschafft			zurückgestellt			Stück.	Achsen.	Preis.
		Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.	Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.	Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.	Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.	Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.	Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.			
Personenwagen . . . . .	bedeckt	244	716	762 351	34	89	82 651	18	54	66 978	2	6	5 720	262	770	829 329	36	95	88 371	226	675	740 958
Desgleichen . . . . .	offen	16	32	8 600	16	32	8 600	—	—	—	—	—	—	16	32	8 600	16	32	8 600	—	—	—
Güterwagen . . . . .	bedeckt	807	1780	1 201 490	26	69	36 735	76	162	119 916	3	12	6 783	883	1942	1 321 406	29	81	43 518	854	1861	1 277 888
Desgleichen . . . . .	offen	1400	2870	1 554 014	76	155	60 326	83	173	94 947	2	6	2 805	1483	3043	1 648 961	78	161	63 131	1405	2882	1 585 830
Kleine Erdwagen . . . . .	"	130	260	43 251	128	256	43 035	—	—	—	—	—	—	130	260	43 251	128	256	43 035	2	4	216
Cokesabfalltransportwagen . . .	"	5	10	750	—	—	—	2	4	600	—	—	—	7	14	1 350	—	—	—	7	14	1 350
Personen-, Güter-, kleine Erd- u. Cokesabfalltransportwagen . . .	bedeckt u. offen	2602	5668	3 570 456	280	601	231 347	179	393	282 441	7	24	15 308	2781	6061	3 852 897	287	625	246 655	2494	5436	3 606 242

## **VI.**

### **Anlagecapital und dessen Verwendung.**

---



																					Repartition des ursprünglichen Anlagecapitals			
	A.	B.	C.	D.	E.	F.	G.	H.	I.		K.	L.	M.	N.	O.						Bahnstrecken.	Bahn- länge (genau). Reichs- meilen	im Ganzen Thaler	pro Meile Thaler
	Grund- entschädi- gungen.  Thaler	Erd- arbeiten.  Thaler	Brücken.  Thaler	Oberbau.  Thaler	Weichen.  Thaler	Ueber- fahrten.  Thaler	Bahnhöfe.  Thaler	Locomo- tiven.  Thaler	Wagen.  Thaler		Admini- stration.  Thaler	Zinsen.  Thaler	Elektro- magneti- scher Tele- graph.  Thaler	Werk- stätten- Inven- tarium.  Thaler	Insge- mein.  Thaler	Summa  Thaler								
I. Durch angeliehene Capitalien:																								
1. Für die älteren Bahnen von der frü- heren Herzoglichen Verwaltung an- geliehen . . . . .	958 857	3 752 259	1 047 395	4 037 591	103 033	195 753	1 022 322	681 821	721 276		255 774	351 735	55 548	—	232 936	13 416 300					Braunschweig - Wolfenbüttel .	1,570	579 153	368 887
2. Für die Jerxheim-Börssumer Bahn und für das Doppelgleis von Wol- fenbüttel resp. Jerxheim bis Holz- minden . . . . .	93 114	432 393	88 338	1 610 062	89 940	14 543	128 857	—	—		5 906	127 559	1 962	—	7 826	2 600 500					Wolfenbüttel - Oschersleben . .	7,243	2 305 604	318 322
3. Für das zweite Gleis der Jerxheim- Schöninger Bahn . . . . .	12 020	59 284	17 696	185 286	16 084	6 452	12 223	—	—		19 223	11 886	705	—	1 141	342 000 *)					Wolfenbüttel - Börssum . . . .	1,590	474 451	298 397
4. Für die Seesen-Osteroder Bahn . .	125 942	313 442	175 686	362 379	14 001	46 489	105 801	56 257	81 958		79 638	17 000	6 745	—	10 512	1 395 900					Börssum - Harzburg . . . . .	2,849	442 110	155 181
5. Für die Braunschweig-Helmstedter Bahn incl. des Verbindungsgleises nach der Hannoverschen Bahn . .	447 053	984 448	233 308	1 204 970	19 774	46 728	97 759	32 249	259 977		34 638	373 396	18 126	—	39 048	3 791 474					Braunschw. - Hannov. Grenze .	2,477	800 492	323 170
6. Für den Rangirbahnhof St. Leonhard	65 453	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	65 453					Börssum - Kreiensen . . . . .	8,070	4 396 486	544 794
7. Für Erweiterungsanlagen und Be- triebsmittel . . . . .	—	—	—	—	—	—	9 000	318 845	562 897		—	—	—	—	—	890 742					Jerxheim - Schöningen . . . .	1,480	966 872	653 292
Summa . . .	1 702 439	5 541 826	1 562 423	7 400 288	242 832	309 965	1 375 962	1 039 172	1 626 108		395 229	881 576	83 086	—	291 463	22 502 369					Schöningen - Helmstedt . . . .	1,460	600 366	411 210
II. Aus den Betriebsaufkünften bis Ende 1872	320 604	422 980	185 261	621 480	30 089	12 367	1 535 831	1 887 993	2 278 467		11 035	111	76 660	161 138	35 418	7 579 434					Büddenstedt - Trendelbusch . .	0,416	50 000	120 192
III. „ „ im Jahre 1873	2 500	38 179	166	51 554	15 784	95	147 036	42 333	3 650		—	—	21 140	10 208	10 418	343 063					Kreiensen - Holzminden . . . .	6,219	4 919 272	791 007
Summa . . .	2 025 543	6 002 985	1 747 850	8 073 322	288 705	322 427	3 058 829	3 019 498	3 908 225		406 264	881 687	180 886	171 346	337 299	30 424 866					Börssum - Jerxheim . . . . .	3,100	1 568 873	506 090
Dayon ab:																					Seesen - Osterode . . . . .	2,063	1 418 601	687 640
Der Werth der aus der Nutzung gefalle- nen Anlagen mit . . . . .	26 423 **)	—	48 226	124 317	4 157	2 507	88 229	104 680	148 272		—	—	2 600	—	—	549 411 ***)					Braunschweig - Helmstedt incl. des Verbindungsgleises nach der Hannov. Bahn . . . . .	5,596	3 980 084	701 237
Bleibt nutzbares Anlagecapital . . . . .	1 999 120	6 002 985	1 699 624	7 949 005	284 548	319 920	2 970 600	2 914 818	3 759 953		406 264	881 687	178 286	171 346	337 299	29 875 455					Summa . . . . .	44,133	22 502 369	509 876
Procente des nutzbaren Anlagecapitals .	6,69	20,09	5,69	26,61	0,95	1,07	9,94	9,76	12,59		1,36	2,95	0,60	0,57	1,13	100,00								
Kosten pro Bahnmeile (auf 44,133 Reichs- meilen vertheilt) . . . . .	45 298	136 020	38 511	180 115	6 448	7 249	67 310	66 046	85 196		9 205	19 978	4 040	3 882	7 643	676 941								

\*) Die Kosten des zweiten Gleises der Jerxheim-Schöninger Bahn sind bis jetzt noch von der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft, als der ursprünglichen Erbauerin dieses Gleises, verauslagt und werden von der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft mit 5 Procent verzinst.

\*\*) Einschliesslich 25 000 Thaler für den von der Herzogl. Staatsregierung zu-  
rückbehaltenen Eisenbahnpark zu Braunschweig.

\*\*\*) Seit der Begründung des Erneuerungsfonds vom 1. Januar 1869 an ist der  
Werth der aus der Nutzung gefallenen Anlagen nicht mehr vergrössert wor-  
den, weil angenommen werden kann, dass die Zuschüsse zum Erneuerungs-  
fonds den Abgang an Gleisen und Fahrzeugen decken.

# VII. Uebersicht des Beamten- und Arbeiter-Personals für das Jahr 1873.

(Mit Ausschluss des bei Neubauten beschäftigten Personals.)

	Fest angestellte Beamte		Nicht fest angestellte Officianten		Handwerker				Handarbeiter				Erläuterungen.
					in Tagelohn		in Accord		in Tagelohn		in Accord		* Bei Annahme von 300 Arbeitstagen pro Mann. ** Bei Annahme einer gleichen Arbeitszeit und eines höheren Werthes der Accorarbeit gegen Tagelohnarbeit, wie 1,4 : 1.
	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Remuneration. Thlr.	Anzahl *	Lohn. Thlr.	Anzahl **	Lohn. Thlr.	Anzahl *	Lohn. Thlr.	Anzahl **	Lohn. Thlr.	
I. Central-Verwaltung:													Der Werth der Emolumente, als Dienstwohnung, Dienstkleidung, Meilengelder, Prämien und Gratificationen, ist dem Gehalte hinzugerechnet.
1. Direction . . . . .	5	18 200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
2. Bureau . . . . .	52	34 851	53	11 970	1,0	300	—	—	6,0	1 245	2,2	324	
3. Drucker, Billetstempler, Boten, Heizer und Zimmerwärter . . . . .	6	1 942	—	—	—	—	—	—	—	—	0,3	36	
4. Hauptcasse (incl. zweier Boten) . . . . .	12	7 668	2	373	—	—	—	—	—	—	—	—	
II. Bahn- und Bahnhofsverwaltung:													Darunter 1 Beamter, welcher die Funct. III. 1. u. V. 1. mit ausübt.
1. Generelle Aufsicht und Leitung:													
a) Technischer Dienst . . . . .	9	9 158	12	7 747	—	—	—	—	—	—	—	—	
b) Büreaudienst (incl. dreier Boten) . . . . .	24	13 249	4	847	—	—	—	—	2,5	508	1,8	256	
2. Specielle Beaufsichtigung und Unterhaltung der Bahn:													
a) Bahnaufseher . . . . .	35	14 068	3	925	—	—	—	—	—	—	—	—	
b) Bahnwärter und Gehülfen . . . . .	—	—	629	123 580	—	—	—	—	—	—	—	—	
c) Weichenwärter und Gehülfen . . . . .	—	—	325	81 906	—	—	—	—	—	—	—	—	
d) Arbeiter bei Unterhaltung der Bahn . . . . .	—	—	—	—	3,3	934	31,6	11 780	257,9	39 312	776,4	163 784	Ausschliesslich der Leistungen der Werkstatt Pos. V. 3.
3. Specielle Beaufsichtigung und Unterhaltung der Bahnhöfe:													
a) Bahnhofsaufer, Portiers und Perronwärter . . . . .	72	38 207	9	2 101	—	—	—	—	26,8	4 712	—	—	
b) Thorwärter, Nachtwächter, Zimmerwärter, Laternenputzer etc. . . . .	1	189	—	—	—	—	1,0	267	122,4	19 434	9,9	2 200	
c) Arbeiter bei Unterhaltung der Bahnhöfe . . . . .	—	—	—	—	13,7	4 057	62,9	25 910	84,5	13 805	32,7	7 190	
III. Transportverwaltung:													Ausserdem der Pos. II. 1. a. aufgeführte Beamte.
1. Generelle Aufsicht und Leitung . . . . .	3	4 175	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
2. Expeditionsdienst:													
a) Expedienten, Buchführer, Assistenten etc. . . . .	116	66 500	31	8 172	—	—	—	—	—	—	—	—	
b) Magazinaufseher, Güterbegleiter, Boten, Arbeiter bei Verladung des Gepäcks, der Güter und Producte . . . . .	18	6 512	—	—	—	—	—	—	417,8	74 696	20,2	4 997	
3. Fahrdienst:													Dieselben versehen zugleich die Function Pos. V. 1. a. Die Arbeiten behuf Unterhaltung der Locomotiven sind unter den Leistungen der Werkstatt Pos. V. 3. enthalten.
a) Locomotivführer und Assistenten . . . . .	112	67 650	32	9 927	—	—	—	—	—	—	—	—	
b) Heizer . . . . .	—	—	129	41 877	—	—	—	—	—	—	—	—	
c) Zugführer, Schaffner und Fahrgehilfen . . . . .	123	49 840	322	64 011	—	—	—	—	—	—	—	—	
d) Packmeister . . . . .	22	9 658	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
e) Arbeiter bei Arrangirung der Züge, beim Putzen und Schmieren der Wagen etc. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	444,3	80 252	11,6	2,934	
4. Maschinenverwaltung:													Ausschliesslich der Leistungen der Werkstatt Pos. V. 3.
a) Specielle Beaufsichtigung und Unterhaltung der Locomotiven und Tender . . . . .	4	3 550	4	3 549	—	—	—	—	—	—	—	—	
b) Putzen derselben . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	10,1	1 764	147,4	35 191	
c) Verarbeitung des Kokes und Brennholzes . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	1,2	217	68,4	20 506	
5. Wagenverwaltung:													
a) Wagenverwalter, Wagenmeister und Wagencontroleure . . . . .	5	2 225	1	365	—	—	—	—	—	—	—	—	
b) Arbeiter behuf Unterhaltung der Wagen . . . . .	—	—	—	—	38,4	10 804	—	—	2,9	526	—	—	
IV. Verwaltung der elektro-magnetischen Telegraphen (incl. dreier Boten) . . . . .	17	8 431	21	4 731	—	—	—	—	3,3	818	0,8	114	Der Dienst auf den Stationen wird von dem Expeditions-personale mit besorgt.
V. Werkstättenverwaltung:													
1. Generelle Aufsicht und Leitung:													
a) Technischer Dienst . . . . .	2	2 067	6	3 519	—	—	—	—	—	—	—	—	
b) Büreaudienst (incl. dreier Boten) . . . . .	10	5 025	5	1 445	—	—	—	—	—	—	0,6	80	
c) Modellmeister und Aufseher . . . . .	15	7 387	1	417	—	—	—	—	—	—	—	—	
2. Leistungen im Interesse der Werkstatt . . . . .	—	—	—	—	17,9	4 657	6,2	2 369	78,9	15 146	2,5	591	Ausschliesslich der Leistungen der Werkstatt Pos. V. 3.
3. Leistungen für den Bahnbetrieb . . . . .	—	—	—	—	288,7	74 996	292,8	112 985	49,5	9 174	21,6	5 179	
VI. Verwaltung des Uniformirungswesens . . . . .	2	1 700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Ueberhaupt . . . . .	665	372 252	1 569	367 492	363,0	95 748	394,5	153 311	1510,1	261 609	1096,4	245 382	
Im Durchschnitt pro Person und Jahr Thlr.	—	560	—	234	—	264	—	389	—	173	—	224	
" " " " " Tag Gr.	—	—	—	—	—	26,4	—	38,9	—	17,3	—	22,4	

## VIII. Leistungen der Locomotiven im Jahre 1873.

Laufende Nro.	Ordnungs-Nro.	Namen der Locomotiven.	Durchlaufene Meilen		Laufende Nro.	Ordnungs-Nro.	Namen der Locomotiven.	Durchlaufene Meilen		Laufende Nro.	Ordnungs-Nro.	Namen der Locomotiven.	Durchlaufene Meilen		Dienst der Locomotiven.	als Zugmaschine Meilen.	als Vorspannmaschine Meilen.	als Mei
			beladen	leer				beladen	leer				beladen	leer				
Aeltere Locomotiven.																		
1	1	Blankenburg . . . . .	—	—														
2	2	Wildemann . . . . .	404	16														
3	3	Crödo . . . . .	—	—														
4	4	Brocken . . . . .	—	—														
Lastzuglocomotiven älterer Construction mit zwei gekuppelten Achsen.																		
5	1	Germania . . . . .	21	—	46	1	Schill . . . . .	1 987	418									
6	2	Concordia . . . . .	2 415	2	47	2	Goslar . . . . .	1 560	161									
7	3	Hannover . . . . .	2 861	13	48	3	Ottmer . . . . .	5 063	167									
8	4	Cöln . . . . .	1 463	23	49	4	Paderborn . . . . .	4 410	231									
9	5	Hamburg . . . . .	16	22	50	5	Fallstein . . . . .	6 186	11									
10	6	Elbe . . . . .	—	—	51	6	Wien . . . . .	3 462	96									
11	7	Rhein . . . . .	257	130	52	7	München . . . . .	5 909	244									
12	8	Oker . . . . .	333	108	53	8	Minden . . . . .	1 014	371									
13	9	Weser . . . . .	1 255	66	54	9	Lothar . . . . .	6 004	281									
14	10	Leine . . . . .	892	204	55	10	Finkler . . . . .	4 685	93									
15	11	Solling . . . . .	2 482	295	56	11	Osterode . . . . .	5 281	251									
16	12	Schöningen . . . . .	285	84	57	12	Vienenburg . . . . .	5 097	278									
17	13	Helmstedt . . . . .	3 939	187	58	13	Boerssum . . . . .	5 562	146									
18	14	Asse . . . . .	2 609	148	59	14	Egestorff . . . . .	6 330	10									
19	15	Cassel . . . . .	1 663	171	60	15	Sybillenort . . . . .	6 464	14									
20	16	Bode . . . . .	3 492	513	61	16	Herzberg . . . . .	6 731	22									
21	17	Hils . . . . .	3 518	34	62	17	Streitberg . . . . .	6 113	15									
22	18	Autor . . . . .	—	—	63	18	Bulk . . . . .	6 487	2									
Personenzuglocomotiven älterer Construction mit zwei gekuppelten Achsen.																		
23	1	Berlin . . . . .	82	48	64	19	Drömling . . . . .	6 479	2									
24	2	Bremen . . . . .	489	32	65	20	Grund . . . . .	6 539	5									
25	3	Dresden . . . . .	806	—	66	21	Metz . . . . .	6 964	25									
26	4	Leipzig . . . . .	422	102	67	22	Sedan . . . . .	7 114	29									
27	5	Elm . . . . .	3 746	275	68	23	Strassburg . . . . .	5 537	58									
28	6	Radau . . . . .	2 204	99	69	24	Orleans . . . . .	6 563	3									
29	7	Holzminde . . . . .	1 124	195														
30	8	Oels . . . . .	5 147	251														
31	9	Elfenstein . . . . .	3 398	160														
32	10	Frankfurt . . . . .	4 837	226														
Schnellzuglocomotiven mit einer Triebachse.																		
33	1	London . . . . .	32 63	42	70	1	Sölter . . . . .	1 218	1 165									
34	2	Paris . . . . .	4 023	140	71	2	Innerste . . . . .	2 619	802									
35	3	Amsberg . . . . .	4 144	194	72	3	Regenstein . . . . .	1 846	1 185									
36	4	Gandersheim . . . . .	3 305	5	73	4	Ecker . . . . .	2 815	390									
37	5	Seesen . . . . .	4 357	142	74	5	Fürstenberg . . . . .	2 710	491									
38	6	Ilse . . . . .	5 027	166	75	6	Münster . . . . .	3 365	57									
39	7	Gaus . . . . .	4 565	64	76	7	Ilsenburg . . . . .	2 789	1 967									
40	8	Lessing . . . . .	3 977	50	77	8	Elberfeld . . . . .	2 605	452									
41	9	Roswitha . . . . .	5 721	135	78	9	Hessen . . . . .	3 216	17									
42	10	Welf . . . . .	4 484	30	79	10	Romke . . . . .	2 630	685									
43	11	Göttingen . . . . .	4 768	100	80	11	Emden . . . . .	2 867	814									
44	12	Lüneburg . . . . .	4 265	76	81	12	Huy . . . . .	3 101	141									
45	13	Richmond . . . . .	3 950	85	82	13	Jerxheim . . . . .	3 279	8									
Latus																		
			106 009	4 633														
Transport																		
Schnellzuglocomotiven mit zwei gekuppelten Achsen.																		
Lastzuglocomotiven mit drei gekuppelten Achsen, System Behne-Kool.																		
Transport																		
Lastzuglocomotiven mit drei gekuppelten Achsen, System Behne-Kool.																		
A. Braunschweigische Locomotiven.																		
a. auf Braunschw. Bahn . . . . .																		
b. „ Goslarscher „ . . . . .																		
c. „ Hannoverscher Bahn . . . . .																		
d. „ Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn . . . . .																		
e. „ Seesen-Osteroder Bahn . . . . .																		
Summa A. Braunschweigische Locomotiv. auf braunschweigischen u. fremden Bahnen . . . . .																		
Davon für Schnellzüge . . . . .																		
„ „ Personenzüge . . . . .																		
„ „ gemischte Züge . . . . .																		
„ „ Güterzüge . . . . .																		
„ „ Arbeitszüge . . . . .																		
B. Fremde Locomotiven auf Braunschw. Bahn.																		
a. Hannov. Locomotiven . . . . .																		
b. Berlin-Potsdam-Magdeburger Locomotiven . . . . .																		
Summa B. Fremde Locomotiv. auf Braunschw. Bahn . . . . .																		
Davon sind Schnellzüge . . . . .																		
„ „ Personenzüge . . . . .																		
„ „ gemischte Züge . . . . .																		
„ „ Güterzüge . . . . .																		
C. Fremde Locomotiven auf Goslarscher Bahn.																		
a. . . . .																		
b. . . . .																		
Summa C. Fremde Locomotiv. auf Goslarscher Bahn . . . . .																		
A. a. + B. Braunschw. u. fremde Locomotiv. auf Braunschw. Bahn . . . . .																		
Davon für Schnellzüge . . . . .																		
„ „ Personenzüge . . . . .																		
„ „ gemischte Züge . . . . .																		
„ „ Güterzüge . . . . .																		
„ „ Arbeitszüge . . . . .																		
A. b. + C. Braunschw. u. fremde Locomotiv. auf Goslarscher Bahn . . . . .																		
Davon für Schnellzüge . . . . .																		
„ „ Personenzüge . . . . .																		
„ „ gemischte Züge . . . . .																		
„ „ Güterzüge . . . . .																		
„ „ Arbeitszüge . . . . .																		
Summa . . . . .																		
Durchschnitt . . . . .																		

Leistung der Locomotiven.	Nutz	
	Mit Locomotiven.	Ohne
A. 1 + 2 durch Braunschweigische Locomotiven auf Braunschweigischer und fremder Bahn . . . . .	445 863	—
A.a. 1 + 2 + B. 1 + 2 durch Braunschweigische und fremde Locomotiven auf Braunschweigischer Bahn . . . . .	430 177	—
A.b. 1 + 2 + C. 1 + 2 durch Braunschweigische und fremde Locomotiven auf Goslarer Bahn . . . . .	6 907	—

## Tenderlocomotiven mit drei gekuppelten Achsen.

135	1	Hansa . . . . .	—	—
136	2	Brabant . . . . .	—	—
137	3	Elfas . . . . .	2	2
138	4	Ith . . . . .	—	34
139	5	Soest . . . . .	3	49
140	6	Main . . . . .	3	31
141	7	Thale . . . . .	—	33
142	8	Aachen . . . . .	2	14

Summa . . . . .  
Durchschnitt

Transport

Lastzuglocomotiven mit drei gekuppelten Achsen, System Behne-Kool.

97	1	Bruno . . . . .	2 209	863
98	2	Dankwart . . . . .	459	189
99	3	Eberstein . . . . .	1 719	1 017
100	4	Stadtoldendorf . . . . .	2 499	2 061
101	5	Aller . . . . .	2 047	201
102	6	Höxter . . . . .	2 695	74
103	7	Bevern . . . . .	608	600
104	8	Rammelsberg . . . . .	2 891	2 177
105	9	Bärenstein . . . . .	1 804	461
106	10	Teufelsmauer . . . . .	4 215	476
107	11	Burg Homburg . . . . .	3 036	289
108	12	Halberstadt . . . . .	4 084	138
109	13	Stauffenburg . . . . .	3 834	15
110	14	Düsseldorf . . . . .	3 707	137
111	15	Köterberg . . . . .	4 337	42
112	16	Königsutter . . . . .	4 219	13
113	17	Hildesheim . . . . .	3 923	101
114	18	Rosstrappe . . . . .	4 195	17
115	19	Walkenried . . . . .	3 687	109
116	20	Rübeland . . . . .	4 263	12
117	21	Hasselfelde . . . . .	4 782	64
118	22	Kreiensen . . . . .	4 093	31
119	23	Nordhausen . . . . .	4 033	112
120	24	Weissenburg . . . . .	2 806	2 790
121	25	Saarbrücken . . . . .	4 549	48
122	26	Spichern . . . . .	4 868	14
123	27	Wörth . . . . .	4 449	49
124	28	Elsass . . . . .	4 517	32
125	29	Lothringen . . . . .	4 161	106
126	30	Deutschland . . . . .	4 143	—
127	31	Potsdam . . . . .	4 312	129
128	32	Stuttgart . . . . .	4 191	131
129	33	Magdeburg . . . . .	3 866	186
130	34	Harzburg . . . . .	4 397	33
131	35	Darmstadt . . . . .	4 187	123
132	36	Oldenburg . . . . .	2 943	114
133	37	Donau . . . . .	3 070	111
134	38	Mainz . . . . .	240	17

Transport

Lastzuglocomotiven mit drei gekuppelten Achsen, System Behne-Kool.

d.	"		
e.	"		
Summ	gise		
	brau		
	fren		
Davon	"		
	"		
	"		
B. Fr			
auf l			
a. Han			
b. Berl			
Summ			
mot			
Bah			
Davon	"		
	"		
	"		
C. Fr			
auf C			
a. . .			
b. . .			
Summ			
mot			
Bah			

## VIII. Leistungen der Locomotiven im Jahre 1873.

Laufende Nro.	Ordnungs-Nro.	Namen der Locomotiven.	Durchlaufene Meilen		Laufende Nro.	Ordnungs-Nro.	Namen der Locomotiven.	Durchlaufene Meilen		Laufende Nro.	Ordnungs-Nro.	Namen der Locomotiven.	Durchlaufene Meilen		Dienst der Locomotiven.	als Zugmaschine Meilen.	als Vorspannmaschine Meilen.	als leere Maschine Meilen.	im Gesamten Meilen.	Dienstzeit Tage.	Rangdienst		Reservendienst	
			beladen	leer				beladen	leer				beladen	leer							Std.n.	Meil.	Std.n.	Meil.
		Aeltere Locomotiven.					Transport	106 009	4 633			Transport	315 820	17 891										
1	1	Blankenburg . . . . .	—	—			Schnellzuglocomotiven mit zwei gekuppelten Achsen.					Lastzuglocomotiven mit drei gekuppelten Achsen, System Behne-Kool.			A. Braunschweigische Locomotiven.									
2	2	Wildemann . . . . .	404	16											a. auf Braunsch. Bahn .	368 868	22 582	29 978	421 428	—	—	—	—	
3	3	Crodo . . . . .	—	—											b. „ Goslarscher „ .	6 866	41	53	6 960	—	—	—	—	
4	4	Brocken . . . . .	—	—	46	1	Schill . . . . .	1 987	418	97	1	Bruno . . . . .	2 209	863	c. „ Hannoverscher Bahn .	20 122	405	580	21 107	—	—	—	—	
		Lastzuglocomotiven älterer Construction mit zwei gekuppelten Achsen.			47	2	Goslar . . . . .	1 560	161	98	2	Dankwart . . . . .	459	189	d. „ Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn .	23 421	310	453	24 184	—	—	—	—	
5	1	Germania . . . . .	21	—	48	3	Ottmer . . . . .	5 063	167	99	3	Eberstein . . . . .	1 719	1 017	e. „ Seesen-Osteroder Bahn .	3 193	60	72	3 325	—	—	—	—	
6	2	Concordia . . . . .	2 415	2	49	4	Paderborn . . . . .	4 410	231	100	4	Stadtdendorff . . . . .	2 499	2 061										
7	3	Hannover . . . . .	2 861	13	50	5	Fallstein . . . . .	6 186	11	101	5	Aller . . . . .	2 047	201	Summa A. Braunschweigische Locomotiv. auf braunschweigischen u. fremden Bahnen . .	422 470	23 398	31 136	477 004	34 169	83 080	83 080	103 850	103 850
8	4	Cöln . . . . .	1 463	23	51	6	Wien . . . . .	3 462	96	102	6	Höxter . . . . .	2 695	74	Davon für Schnellzüge . .	48 823	509	—	49 332	—	—	—	—	
9	5	Hamburg . . . . .	16	22	52	7	München . . . . .	5 909	244	103	7	Bevern . . . . .	608	600	„ „ Personenzüge . .	160 661	2 389	—	163 050	—	—	—	—	
10	6	Elbe . . . . .	—	—	53	8	Minden . . . . .	1 014	371	104	8	Rammelsberg . . . . .	2 891	2 177	„ „ gemischte Züge . .	8 386	108	—	8 494	—	—	—	—	
11	7	Rhein . . . . .	257	130	54	9	Lothar . . . . .	6 004	281	105	9	Bärenstein . . . . .	1 804	461	„ „ Güterzüge . . . . .	192 302	20 392	—	212 694	—	—	—	—	
12	8	Oker . . . . .	333	108	55	10	Finkler . . . . .	4 685	93	106	10	Teufelsmauer . . . . .	4 215	476	„ „ Arbeitszüge . . . . .	12 298	—	—	12 298	—	—	—	—	
13	9	Weser . . . . .	1 255	66	56	11	Osterode . . . . .	5 281	251	107	11	Burg Homburg . . . . .	3 036	289	B. Fremde Locomotiven auf Braunsch. Bahn.									
14	10	Leine . . . . .	892	204	57	12	Vienenburg . . . . .	5 097	278	108	12	Halberstadt . . . . .	4 084	138	a. Hannov. Locomotiven .	21 737	528	1 330	23 595	—	—	—	—	
15	11	Solling . . . . .	2 482	295	58	13	Boerssum . . . . .	5 562	146	109	13	Stauffenburg . . . . .	3 834	15	b. Berlin-Potsdam-Magdeburger Locomotiven	16 358	—	306	16 664	—	—	—	—	
16	12	Schöningen . . . . .	285	84	59	14	Egestorff . . . . .	6 330	10	110	14	Düsseldorf . . . . .	3 707	137	Summa B. Fremde Locomotiv. auf Braunsch. Bahn . . . . .	38 095	528	1 636	40 259	—	—	—	—	
17	13	Helmstedt . . . . .	3 939	187	60	15	Sybillenort . . . . .	6 464	14	111	15	Köterberg . . . . .	4 337	42	Davon sind Schnellzüge . .	6 928	—	—	—	—	—	—	—	
18	14	Asse . . . . .	2 609	148	61	16	Herzberg . . . . .	6 731	22	112	16	Königsutter . . . . .	4 219	13	„ „ Personenzüge . .	17 045	—	—	—	—	—	—	—	
19	15	Cassel . . . . .	1 663	171	62	17	Streitberg . . . . .	6 113	15	113	17	Hildesheim . . . . .	3 923	101	„ „ gemischte Züge . .	4 318	—	—	—	—	—	—	—	
20	16	Bode . . . . .	3 492	513	63	18	Bulk . . . . .	6 487	2	114	18	Rosstrappe . . . . .	4 195	17	„ „ Güterzüge . . . . .	9 804	—	—	—	—	—	—	—	
21	17	Hils . . . . .	3 518	34	64	19	Drömling . . . . .	6 479	2	115	19	Walkenried . . . . .	3 687	109	C. Fremde Locomotiven auf Goslarscher Bahn.									
22	18	Autor . . . . .	—	—	65	20	Grund . . . . .	6 539	5	116	20	Rübeland . . . . .	4 263	12	a. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	
		Personenzuglocomotiven älterer Construction mit zwei gekuppelten Achsen.			66	21	Metz . . . . .	6 964	25	117	21	Hasselfelde . . . . .	4 782	64	b. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	
23	1	Berlin . . . . .	82	48	67	22	Sedan . . . . .	7 114	29	118	22	Kreienzen . . . . .	4 093	31	Summa C. Fremde Locomotiv. auf Goslarscher Bahn . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	
24	2	Bremen . . . . .	489	32	68	23	Strassburg . . . . .	5 537	58	119	23	Nordhausen . . . . .	4 033	112	A. a. + B. Braunsch. u. fremde Locomotiv. auf Braunsch. Bahn . .	407 067	23 110	31 614	461 791	—	—	—	—	
25	3	Dresden . . . . .	806	—	69	24	Orleans . . . . .	6 563	3	120	24	Weissenburg . . . . .	2 806	2 790	Davon für Schnellzüge . .	48 285	485	—	—	—	—	—	—	
26	4	Leipzig . . . . .	422	102	70	1	Sölter . . . . .	1 218	1 165	121	25	Saarbrücken . . . . .	4 549	48	„ „ Personenzüge . .	150 278	2 199	—	—	—	—	—	—	
27	5	Elm . . . . .	3 746	275	71	2	Innerste . . . . .	2 619	802	122	26	Spichern . . . . .	4 868	14	„ „ gemischte Züge . .	8 526	340	—	—	—	—	—	—	
28	6	Radau . . . . .	2 204	99	72	3	Regenstein . . . . .	1 846	1 185	123	27	Wörth . . . . .	4 449	49	„ „ Güterzüge . . . . .	187 814	20 083	—	—	—	—	—	—	
29	7	Holzminden . . . . .	1 124	195	73	4	Ecker . . . . .	2 815	390	124	28	Elsass . . . . .	4 517	32	„ „ Arbeitszüge . . . . .	12 164	—	—	—	—	—	—	—	
30	8	Oels . . . . .	5 147	251	74	5	Fürstenberg . . . . .	2 710	491	125	29	Lothringen . . . . .	4 161	106										
31	9	Elfenstein . . . . .	3 398	160	75	6	Münster . . . . .	3 365	57	126	30	Deutschland . . . . .	4 143	—	C. Fremde Locomotiven auf Goslarscher Bahn.									
32	10	Frankfurt . . . . .	4 837	226	76	7	Ilseburg . . . . .	2 789	1 967	127	31	Potsdam . . . . .	4 312	129	a. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	
		Schnellzuglocomotiven mit einer Triebachse.			77	8	Elberfeld . . . . .	2 605	452	128	32	Stuttgart . . . . .	4 191	131	b. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	
33	1	London . . . . .	32 63	42	78	9	Hessen . . . . .	3 216	17	129	33	Magdeburg . . . . .	3 866	186	Summa C. Fremde Locomotiv. auf Goslarscher Bahn . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	
34	2	Paris . . . . .	4 023	140	79	10	Romke . . . . .	2 630	685	130	34	Harzburg . . . . .	4 397	33	A. a. + B. Braunsch. u. fremde Locomotiv. auf Braunsch. Bahn . .	407 067	23 110	31 614	461 791	—	—	—	—	
35	3	Amsberg . . . . .	4 144	194	80	11	Emden . . . . .	2 867	814	131	35	Darmstadt . . . . .	4 187	123	Davon für Schnellzüge . .	48 285	485	—	—	—	—	—	—	
36	4	Gandersheim . . . . .	3 30																					

Leistung  der  Locomotiven.	Nutzmeilen.			Wagenmeilen.			Achsmeylen.			Durchschnittliche Stärke der mit Locomotiven beförderten Züge.		Cokes- und Steinkohlenverbrauch, incl. der Verluste beim Fahr- und Reserve- dienste.					Verbrauch beim Anheizen.	
	Mit Locomotiven.	Ohne Locomotiven.	Im Ganzen.	Mit Locomotiven.	Ohne Locomotiven.	Im Ganzen.	Mit Locomotiven.	Ohne Locomotiven.	Im Ganzen.			Cokes.	Steinkohlen.	Im Ganzen.	Pro Locomotivmeile.	Pro Nutzmeile für mit Loco- motiven be- förderte Züge.	Holz.	Holzkohlen.
										Wa- gen.	Ach- sen.							
A. 1 + 2 durch Braun- schweigische Locomo- tiven auf Braunschwei- gischer und fremder Bahn . . . . .	445 863	—	445 863	6 699 423	—	6 699 423	14 925 624	—	14 925 624	15,8	35,3	14 660	1 117 420	1 132 080	237,33	253,90	4 540	1 476
A.a. 1 + 2 + B. 1 + 2 durch Braunschwei- gische und fremde Loco- motiven auf Braun- schweigischer Bahn . .	430 177	—	430 177	7 341 384	—	7 341 384	16 355 848	—	16 355 848	18	40,1	—	—	—	—	—	—	—
A.b. 1 + 2 + C. 1 + 2 durch Braunschwei- gische und fremde Loco- motiven auf Goslarscher Bahn . . . . .	6 907	—	6 907	68 264	—	68 264	152 085	—	152 085	9,9	22,1	—	—	—	—	—	—	—

IX.

Leistungen der Wagen im Jahre 1873.

## IX. Leistungen der Wagen

(Nach Bundes-

im Jahre 1873.

Meilen.)

Gesamt-Leistungen der verschiedenen Wagengattungen.							Leistungen der hiesigen
Stück.	Gattung der Wagen.	Bedeckte oder offene.	Anzahl der Achsen eines jeden Wagens.	Anzahl der Achsen aller Wagen.	Zurückgelegte Meilen aller Wagen. im Durchschnitt für jeden Wagen.	Achsmeilen aller Wagen.	Bezeichnung der Wagen.
2	Hof-Reisewagen, ohne Nr. u. Nr. 1	bedeckt	3	6	313	156	939
1	Salonwagen (Personenw. I. Cl.) Nr. 76	"	3	3	128	128	334
74	Personenw. I. u. II. Cl. Nr. 3/5, 12/14, 22/24, 47/56, 72/75, 77/80, 98/106, 112/113, 124/125, 129, 138/153, 153, 154, 175, 176, 180/186, 215/219, 221/222	"	3	222	272 277	3 679	816 831
15	" I., II. u. III. Cl. Nr. 16, 18, 20, 31, 34, 69/71, 81/83, 171/174	"	3	45	29 744	1 983	89 232
3	Personenw. II. u. III. Cl. Nr. 298/300	"	2	6	2 881	960	5 762
103	" III. Cl. Nr. 2, 6, 7/9, 10, 11, 17, 19, 21, 25/30, 32/33, 35/46, 57/68, 84/97, 107/111, 114/123, 126/128, 130/137, 155/170, 177/179, 220, 223	"	3	309	387 945	3 766	1 163 835
12	Personenw. III. u. IV. Cl. Nr. 187/198	"	3	36	29 609	2 467	88 827
16	" IV. Cl. Nr. 199/214	"	3	48	41 733	2 609	125 214
1	Personen- u. Geräthew. Nr. 15	"	3	3	51	51	153
227	Summa der bedeckten Personenw.	—	—	678	764 686	3 369	2 291 177
104	Güterwagen Nr. 365/384, 386, 388/400, 402/407, 409/413, 415/417, 419, 420, 422/441, 443/476	bedeckt	2	208	247 962	2 384	495 924
2	Gepäckwagen Nr. 385/387	"	2	4	6 501	3 250	13 002
70	" Nr. 1601/1670	"	3	210	412 969	5 900	1 238 907
1	Vieh w. mit doppelt. Boden Nr. 401	"	2	2	535	535	1 070
3	Luxuspferdewagen Nr. 351/353	"	2	6	3 529	1 176	7 058
173	Güterw. Nr. 490/628, 630/663	"	2	346	427 308	2 470	854 616
435	" Nr. 674/775, 933/1265	"	2	870	1 159 449	2 665	2 318 898
42	" Nr. 1503/1505, 1506, 1507/1513, 1515/1518, 1519, 1520/1521, 1523, 1524, 1526/1547	"	4	168	73 187	1 743	292 748
23	Viehwagen Nr. 477/489, 664/673	"	2	46	36 740	1 597	73 480
3	Güterwagen Nr. 1551/1553	"	3	9	7 265	2 422	21 795
856	Summa der bedeckten Güterwagen	—	—	1 869	2 375 445	2 775	5 317 498
10	Güterw. Nr. 1708, 3601/3607, 3609/3610	offen	4	40	11 605	1 160	46 420
54	" Nr. 3652, 3654/3655, 3657/3658, 3659/3670, 3671, 3672/3680, 3701/3711, 3715, 3716, 3751/3764	"	3	162	59 836	1 108	179 508
4	Viehwagen Nr. 4454	"	2	2	1 087	1 087	2 174
70	Langholz-Transportw. Nr. 4501/4570	"	2	140	66 640	952	133 280
2	Equipagewagen Nr. 4591/4592	"	2	4	470	235	940
148	Güterwagen zu Kies, Steinen etc. Nr. 4201/4274, 4276/4349	"	2	296	196 647	1 329	393 294
1122	Kohlen- u. Cokeswagen Nr. 1801/2922	"	2	2 244	2 281 480	2 033	4 562 960
1407	Summa der offenen Güterwagen	—	—	2 888	2 617 765	1 861	5 318 576
227	Personenwagen	bedeckt	—	678	764 686	3 369	2 291 177
2263	Güterwagen	bedeckt und offen	—	4 757	4 993 210	2 206	10 636 074
2490	Personen- und Güterwagen	bedeckt und offen	—	5 435	5 757 896	2 313	12 927 251

## Wagen auf hiesigen und fremden Bahnen und der fremden Wagen auf hiesigen Bahnen in Achsmeilen.

Auf hiesigen Bahnen			Auf fremden Bahnen	Bezeichnung der Bahnen.	Die Leistungen der hiesigen Wagen auf fremden Bahnen vertheilen sich wie folgt auf die nebenbez. Bahnen.			Die Leistungen der fremden Wagen auf hiesigen Bahnen vertheilen sich wie folgt auf d. Wag. d. nebenbez. Bahnen.		
beladen	leer.	beladen und leer.	beladen und leer.		Personen-wagen.	Güter-wagen.	Personen- u. Güterwagen.	Personen-wagen.	Güter-wagen.	Personen- u. Güterwagen.
1 410 997	—	1 410 997	880 180	Alfred-Frummer	—	—	—	—	124	124
2 983 709	966 761	3 955 470	6 680 604	Altona-Kiehl	—	9 714	9 714	—	522	522
4 399 706	966 761	5 366 467	7 560 784	Altenburg-Zeitz	—	56	56	—	20	20
—	—	—	—	Aussig-Teplitz	—	330	330	—	4 125	4 125
—	—	—	—	Badische Staats-	234	67 615	67 615	—	33 683	33 683
—	—	—	—	Bayerische Ost-	—	1 596	1 596	—	3 045	3 045
—	—	—	—	Bayerische Staats-	—	26 642	26 642	—	4 797	4 797
—	—	—	—	Bebra-Hanauer	—	12 574	12 574	—	1 349	1 349
—	—	—	—	Beräisch-Märkische	50 337	836 343	886 680	59 194	417 629	1 476 823
—	—	—	—	Berlin-Anhalter	—	7 967	7 967	—	17 007	17 007
—	—	—	—	Berlin-Görlitzer	—	22 438	22 438	38	1 859	1 897
—	—	—	—	Berlin-Hamburger	693	7 914	8 607	432	11 341	11 773
—	—	—	—	Berlin-Potsdam-Magdeburger	474 780	903 501	1 378 281	431 802	1 469 259	1 901 061
—	—	—	—	Schlafwag. von Nagelmaker in Lüttich	—	—	—	25 680	—	25 680
—	—	—	—	Berlin-Stettiner	510	16 453	16 963	948	97 423	98 371
—	—	—	—	Böhmische Nord-	—	73	73	—	828	828
—	—	—	—	Böhmische Westbahn	—	8	8	—	1 412	1 412
—	—	—	—	Breslau-Freiburger	—	3 899	3 899	—	4 644	4 644
—	—	—	—	Breslau-Mittelwalder	—	46	46	—	—	—
—	—	—	—	Breslau-Warschauer	—	78	78	—	36	36
—	—	—	—	Buchtharader	—	27	27	—	964	964
—	—	—	—	Belgische u. Französische:	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	Belgische Nord-	—	—	—	—	5 148	5 148
—	—	—	—	Belgische Staats-	—	25 487	25 487	201	39 398	39 599
—	—	—	—	Belgische Grand Central	—	2 512	2 512	—	20 340	20 340
—	—	—	—	Liège-Mastrecht	—	222	222	—	193	193
—	—	—	—	Allgem. Belgische Betriebs-Gesellsch.	—	—	—	—	1 705	1 705
—	—	—	—	Chimay-	—	—	—	—	36	36
—	—	—	—	Französische Nord-	—	—	—	—	31 828	31 828
—	—	—	—	Französische Ost-	—	759	759	—	8 400	8 400
—	—	—	—	Französische Süd-	—	—	—	—	62	62
—	—	—	—	Französische West-	—	—	—	—	99	99
—	—	—	—	Paris-Orleans	—	—	—	—	272	272
—	—	—	—	Paris-Lyon-Mittelmeer	—	—	—	—	886	886
—	—	—	—	Cottbus-Grossenhainer	—	374	374	—	—	—
—	—	—	—	Crefeld-Kreis-Kempen-Industrie-	—	24	24	—	—	—
—	—	—	—	Deutsche Reichspost	—	—	—	—	191 625	191 625
—	—	—	—	Danische Staats-	—	48	48	—	—	—
—	—	—	—	Dux-Bodenbacher	—	322	322	—	5 326	5 326
—	—	—	—	Elm-Gemündener	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	Elsass-Lothringen	1 982	29 494	31 476	258	77 460	77 718
—	—	—	—	Erste Ungarisch-Galizische-	—	—	—	—	62	62
—	—	—	—	Erste Siebenbürger-	—	—	—	—	68	68
—	—	—	—	Eutin-Lübeck	—	—	—	—	30	30
—	—	—	—	Frankfurt-Bebra	—	4 252	4 252	—	—	—
—	—	—	—	Frankfurt-Odenbacher	—	216	216	—	—	—
—	—	—	—	Galizische Karl-Ludwigsbahn	—	1 326	1 326	—	1 678	1 678
—	—	—	—	Glückstadt-Elmshorner	—	2 288	2 288	—	20	20
—	—	—	—	Graz-Köflacher	—	22	22	—	—	—
—	—	—	—	Greiz-Brunner	—	116	116	—	—	—
—	—	—	—	Grossenhainer Zweigbahn	—	49	49	—	—	—
—	—	—	—	Halberstadt-Blankenburg	—	557	557	—	6 167	6 167
—	—	—	—	Halle-Soran-Guben	—	3 073	3 073	31	1 552	1 583
—	—	—	—	Hannoversche Staats-	186 513	1 603 250	1 789 763	139 883	1 490 107	1 629 990
—	—	—	—	Berg- und Forstamt Clausthal	—	—	—	—	5 300	5 300
—	—	—	—	Chemische Fabrik Nienburg	—	—	—	—	182	182
—	—	—	—	Neustädter Hüttenwerke	—	—	—	—	30	30
—	—	—	—	Hannover-Altenbekener	—	13 085	13 085	—	19 426	19 426
—	—	—	—	Hannover-Bremen	—	—	—	—	63 592	63 592
—	—	—	—	Hessische Ludwigs-	—	24 965	24 965	—	19 142	19 142
—	—	—	—	Hessische Nord-	—	—	—	401	1 471	1 872
—	—	—	—	Homburger Bahn	—	313	313	—	152	152
—	—	—	—	Kaiserin-Elisabeth-	—	1 035	1 035	—	154	154
—	—	—	—	Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	—	1 348	1 348	—	6 415	6 415
—	—	—	—	Kaiser-Franz-Josef	—	58	58	—	4 664	4 664
—	—	—	—	Kaschau-Oderberg	—	230	230	—	34	34
—	—	—	—	Köln-Mindener	65 791	438 491	504 282	25 676	682 611	708 287
—	—	—	—	Harburg-Hamburg	—	—	—	—	26 080	26 080
—	—	—	—	Georg-Marien-Hütte	—	—	—	—	1 349	1 349
—	—	—	—	Leipzig-Dresdener	—	55 787	55 787	495	52 739	53 234
—	—	—	—	Lemberg-Czernowitz	—	140	140	—	1 477	1 477
—	—	—	—	Lübeck-Büchener	—	4 632	4 632	—	7 124	7 124
—	—	—	—	Luxemburger	—	30	30	—	—	—
—	—	—	—	Magdeburg-Halberstädter-	8 528	382 698	391 226	29 596	1 362 396	1 391 992
—	—	—	—	Magdeburg-Leipziger	4 331	8 916	103 247	8 450	222 480	230 930
—	—	—	—	Halle-Casseler	—	13 380	13 380	57	96 355	96 412
—	—	—	—	Mährisch-Schlesische Nord-	—	15	15	—	1 775	1 775
—	—	—	—	Main-Neckar	2 229	17 408	59 637	4 665	16 052	20 717
—	—	—	—	Main-Weser	48 496	317 247	365 743	30 759	46 052	76 811
—	—	—	—	Märkisch-Posener	—	2 057	2 057	293	3 421	3 714
—	—	—	—	Mecklenburgische-Friedrich-Franz	—	5 918	5 918	—	1 423	1 423
Latus					844 424	5 009 218	5 853 642	758 859	5 793 425	8 352 284

## Leistungen der Wagen im Jahre 1873 (Fortsetzung).

Leistungen der hiesigen Wagen auf hiesigen und fremden Bahnen und der fremden Wagen auf hiesigen Bahnen in Achsmeilen.						
Bezeichnung der Bahnen.	Die Leistungen der hiesigen Wagen auf fremden Bahnen vertheilen sich wie folgt auf die nebenbezeichneten Bahnen.			Die Leistungen der fremden Wagen auf hiesigen Bahnen vertheilen sich wie folgt auf die nebenbezeichneten Bahnen.		
	Personenwagen.	Güterwagen.	Personen- und Güterwagen.	Personenwagen.	Güterwagen.	Personen- und Güterwagen.
Transport . . .	844 424	5 009 218	5 853 642	758 859	5 793 425	8 352 284
Nassauische . . . . .	—	8 074	8 074	—	15 070	15 109
Neisse-Brieger . . . . .	—	46	46	—	20	20
Niederländische Rhein- . . . . .	—	1 398	1 398	1 314	28 599	29 913
Niederländische Staats- . . . . .	—	5 214	5 214	433	12 222	12 655
Niederschlesisch-Märkische . . . . .	63	116 114	116 177	19 416	120 926	140 342
Niederschlesische-Zweigbahn . . . . .	—	—	—	76	165	241
Nordhausen-Erfurter . . . . .	—	6 165	6 165	—	12 967	12 967
Ober-Italienische . . . . .	—	—	—	—	277	277
Oberhessische . . . . .	—	344	344	75	261	336
Oberschlesische . . . . .	—	21 273	21 273	3 601	28 443	32 043
Oesterreichische Nordwest- . . . . .	—	976	976	—	969	969
Oesterreichische Staats- . . . . .	—	14 954	14 954	—	47 740	47 740
Oesterreichische Süd- . . . . .	—	291	291	—	595	595
Oldenburgische . . . . .	—	23 819	23 819	—	14 361	14 361
Ostpreussische Süd- . . . . .	—	—	—	—	76	76
Pfälzische . . . . .	2 130	22 990	25 120	1 986	77 124	79 110
Pilsen-Priesen (Komotau) . . . . .	—	—	—	—	52	52
Preussische Ost- . . . . .	267	113 919	114 136	16 387	185 053	201 440
Preussisch-Braunschw.-Verbands- . . . . .	—	—	—	289 874	20 052	309 926
Rechte Oder-Ufer- . . . . .	38	2 845	2 883	842	8 659	9 501
Rheinische . . . . .	—	8 431	8 431	285	142 586	143 171
Rhein-Nahe . . . . .	—	9 957	9 957	171	5 050	5 221
Saal-Unstrut- . . . . .	—	—	—	—	88	88
Saarbrücker . . . . .	459	3 112	3 571	1 380	45 849	47 229
Sächsische Staats- . . . . .	28	54 398	54 426	—	170 618	170 618
Chemnitz-Würschnitz . . . . .	—	12	12	—	182	182
Gossnitz-Gera . . . . .	—	546	546	—	20	20
Zittau-Reichenberg . . . . .	—	1 197	1 197	—	1 097	1 097
Schweizerische Nord-Ost- . . . . .	—	454	454	—	58	58
Schweizerische Central- . . . . .	—	52	52	—	202	202
Westschweizerische . . . . .	—	54	54	—	976	976
Vereinigte Schweizer- . . . . .	—	27	27	—	—	—
Bernische Staats- . . . . .	—	—	—	378	1684	2 062
Stargard-Posener . . . . .	—	1 146	1 146	—	91	91
Süd-Norddeutsche Verbindungs- . . . . .	—	—	—	—	1 028	1 028
Thellsbahn . . . . .	—	12 786	12 786	—	24 465	24 465
Thüringische . . . . .	—	15 958	15 958	—	2 108	2 108
Werra . . . . .	—	152	152	—	44	44
Dietendorf-Arnstadt . . . . .	—	118	118	—	3 436	3 436
Gera-Eichicht . . . . .	—	4 886	4 886	—	741	741
Gotha-Leinefelde . . . . .	—	27	27	—	—	—
Waltershauser Zweig- . . . . .	—	6	6	—	—	—
Leipzig-Zeitz . . . . .	—	—	—	—	753	753
Tilsit-Insterburger . . . . .	—	32	32	—	22	22
Turnau-Kralup-Prager . . . . .	—	—	—	—	485	485
Ungarische Nordost- . . . . .	—	—	—	—	41	41
Ungarische Ost- . . . . .	—	64	64	—	545	5 45
Ungarische Staats-Eisenbahnen . . . . .	—	5 085	5 085	—	226	226
Warschau-Bromberger . . . . .	—	3 074	3 074	51	1 353	1 404
Warschau-Wiener . . . . .	31 904	1 195 396	1 227 300	106 593	1 155 500	1 262 093
Westphälische . . . . .	—	—	—	3	484	487
Münster-Emschede . . . . .	—	90	90	—	370	370
Wilhelms- . . . . .	—	15 004	15 904	—	4 369	4 369
Württembergische . . . . .	—	—	—	—	26 596	25 596
Als Fracht beförderte Wagen, Locomotiven u. Tender . . . . .	—	—	—	—	27 682	27 682
Leistungen der Wagen Braunschw. Privaten . . . . .	867	—	867	514	—	514
Galawagen . . . . .	—	—	—	—	—	—
Summa . . . . .	880 180	6 680 604	7 560 784	1 202 277	9 787 104	10 989 381

X.

## Personen- und Güter-Frequenz

im Jahre 1873.

Bahnen	Länge. Meil.	P e r s o n e n							G e p ä c k		E i l g u t		
		Gegen Fahrgeld beförderte Personen				Militair.	Anzahl aller Per- sonen.	Gewicht aller Per- sonen, à 1¼ Ctr.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner. auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner. auf die mittlere Entfernung. Meil.		
		erster Classe.	zweiter Classe.	dritter Classe.	vierter Classe.								
A. Wirklich													
Auf den Braunschweigischen Bahnen . . . . .	44,20 1,80	94 970 4 730	596 639 25 721	803 282 32 247	368 640 —	81 657 2 282	1 945 188 64 980	2 431 485 81 225	4,02 1,40	208 488 7 501	6,49 1,73	460 974 28 997	8,82 1,77
Auf der Vienenburg-Goslarschen Bahn . . . . .													
Auf allen Bahnen	46,00	99 700	622 360	835 529	368 640	83 939	2 010 168	2 512 710	3,93	215 989	6,32	484 971	8,47
Von den ausgegebenen Billets im einseitigen Verkehre sind in erster Classe circa 85,84 Proc. und in zweiter Classe circa 68,45 Proc. Retourbillets gewesen; für die Vienenburg-Goslarsche Bahn im einseitigen Verkehre beträgt der Procentsatz der Retourbillets in erster Classe circa 82,20 und in zweiter Classe circa 66,07. Danach dürfte die „wirklich beförderte Personenzahl“ sich folgendermaassen herausstellen:													
Auf den Braunschweigischen Bahnen . . . . .	44,20 1,80	29 756 812	450 756 14 912	1 372 299 53 142	368 640 —	81 657 2 282	2 303 108 71 148	2 878 885 88 935	3,83 1,68	— —	— —	— —	— —
Auf der Vienenburg-Goslarschen Bahn . . . . .													
Auf allen Bahnen	46,00	30 568	465 668	1 425 441	368 640	83 939	2 374 256	2 967 820	3,77	—	—	—	—
B. Gesamtbeförderung,													
Auf den Braunschweigischen Bahnen . . . . .	44,20 1,80	405 446 5 924	2 499 233 35 690	2 975 393 45 332	1 263 945 —	673 525 4 071	7 817 542 91 017	9 771 928 113 771	1,0 1,0	1 352 841 12 947	1,0 1,0	4 067 171 42 459	1,0 1,0
Auf der Vienenburg-Goslarschen Bahn . . . . .													
Auf allen Bahnen	46,00	411 370	2 534 923	3 020 725	1 263 945	677 596	7 908 559	9 885 699	1,0	1 365 788	1,0	4 109 630	1,0
Nach den procentualischen Ermittlungen der „wirklich beförderten Personenzahl“ dürfte die Zahl der „wirklich zurückgelegten Personenmeilen“ sich folgendermaassen herausstellen:													
Auf den Braunschweigischen Bahnen . . . . .	44,20 1,80	209 866 1 054	2 077 269 21 850	4 601 641 92 492	1 263 945 —	673 525 4 071	8 826 246 119 467	11 032 807 149 334	1,0 1,0	— —	— —	— —	— —
Auf der Vienenburg-Goslarschen Bahn . . . . .													
Auf allen Bahnen	46,00	210 920	2 099 119	4 694 133	1 263 945	677 596	8 945 713	11 182 141	1,0	—	—	—	—

Militair-Effecten		Equipagen			Vieh		Normalgut		Produkte und ermässigte Güter		Normalgut und Producte		Locomotiven und Fahrzeuge			Dienstgut				Alle Güter zusammen		Personen und Güter zusammen			
Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Stück.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Stück.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	frachtpflichtiges	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	frachtfreies	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.
b e f ö r d e r t s i n d:																									
1 650	8,47	195	3 820	8,75	562 631	10,94	3 449 965	8,48	48 380 951	9,15	51 850 916	9,11	1687	225 063	11,97	309 890	1,63	2 298 439	3,51	55 901 871	8,85	58 333 356	8,95		
—	—	10	200	1,56	10 065	1,75	63 138	1,71	1 707 519	1,52	1 770 657	1,53	29	1 440	1,80	—	—	51 380	1,55	1 865 240	1,53	1 946 465	1,53		
1 650	8,47	205	4 020	8,36	572 696	10,78	3 513 103	8,41	50 088 470	8,89	53 601 573	8,86	1716	226 503	11,90	309 890	1,63	2 349 819	3,47	57 767 111	8,62	60 279 821	8,42		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58 780 756	8,61		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 954 175	1,54		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60 734 931	8,38		
c o n c e n t r i r t a u f 1 M e i l e:																									
13 976	1,0	—	33 308	1,0	6 156 825	1,0	29 248 343	1,0	442 698 202	1,0	471 946 545	1,0	—	2 693 255	1,0	505 167	1,0	8 068 378	1,0	494 837 496	1,0	504 609 424	1,0		
—	—	—	312	1,0	17 625	1,0	107 712	1,0	2 592 629	1,0	2 700 241	1,0	—	2 592	1,0	—	—	79 953	1,0	2 856 229	1,0	2 970 099	1,0		
13 976	1,0	—	33 620	1,0	6 174 450	1,0	29 356 055	1,0	445 290 831	1,0	474 646 886	1,0	—	2 695 877	1,0	505 167	1,0	8 148 331	1,0	497 693 725	1,0	507 379 424	1,0		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	505 870 503	1,0		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 965 503	1,0		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	508 873 806	1,0		



# XI. Massenfrequenz im Jahre 1873.

1873.	Bahn- länge  (tarif- mässig).  Meilen.	Nutzmeilen											
Bahnstrecke.		in Personenzügen					in Güterzügen					in allen Zügen.	Anzahl der täglichen Züge im Durchschnitt.
		Courier- und Schnellzüge.	Personenzüge.	Extrazüge.	Militärzüge.	über- haupt.	Güterzüge.	Gemischte Züge.	Extrazüge.	Viehzüge.	über- haupt.		
Braunschweig-Helmstedt . . . .	5,2	7 721	17 903	181	—	25 805	19 043	416	2 174	286	21 919	47 724	25,1
Braunschweig-Hannover . . . .	2,5	4 305	12 283	20	—	16 608	15 983	—	301	241	16 525	33 133	36,3
Braunschweig-Harzburg . . . .	6,0	544	34 980	395	8	35 927	22 500	429	3 122	84	26 135	62 062	28,3
Wolfenbüttel-Oschersleben . . . .	7,2	2 653	19 818	91	158	22 720	19 488	1 930	4 427	526	26 371	49 091	18,7
Schöningen-Börssum-Holzmin den	18,6	33 547	60 939	1 206	599	96 341	120 070	1 371	8 190	2 126	131 757	228 098	33,6
Helmstedt-Schöningen . . . . .	1,5	—	1 968	64	—	2 032	1 188	402	167	—	1 757	3 789	6,9
Seesen-Osterode . . . . .	2,1	—	1 814	—	—	1 814	—	4 318	148	—	4 466	6 280	8,2
Alle Bahnen . . . . .	43,1	48 770	149 755	1 957	765	201 247	198 272	8 866	18 529	3 263	228 930	430 177	27,3
Vienenburg-Goslar . . . . .	1,8	—	5 454	10	—	5 464	1 309	—	134	—	1 443	6 907	10,5

	A c h s m e i l e n					F r e q u e n z			M a s s e n f r e q u e n z im Ganzen.	
	der Personen- wagen.	der Gepäck- wagen beladen und leer.	der übrigen Güterw. beladen und leer.	der Gepäck- und Güterw. beladen u. leer.	der Per- sonen- u. Güterw. zu- sammen.	in den Personenzügen.		in den Güterzügen.	Netto der Personen und Güter.  Ctr. - Meil.	Thara der Wagen.  Ctr. - Meilen.
						Personen	Gepäck und Eilgut.	Güter und Freigut.		
Pers.-Meil.	Ctr. - Meil.	Ctr. - Meil.								
Alle Braunschwg. Bahnen . .	2 566 846	1 269 810	12 367 107	13 636 917	16 203 763	8 826 246	5 420 012	489 417 484	505 870 303	1 002 225 245
Vieburg-Goslar . . . . .	46 428	20 721	84 936	105 657	152 085	119 467	55 406	2 800 823	3 005 563	9 808 719 <small>Perw. 77 Ct. } pro Güterw. 59 „ } Achse</small>

	Beförderung pro Bahnmeile.		Durchschn. Beförderung			Beförderung pro Bahnzug im Durchschnitt.							Beförderung pro Achse.				
	Netto der Personen und Güter.  Ctr. - Meil.	Thara der Wagen.  Ctr.-Meil.	pro Personenzug.		pro Güterz.	Netto			Thara				Netto				Thara
			Per- sonen.  Stück.	Gepäck und Eilgut.  Ctr.	Güter.  Ctr.	Personen.  Stück.	Güter.  Ctr.	Personen u. Güter.  Ctr.	der Personen- wagen.  Achsen.	der Güter- wagen.  Achsen.	der Personen- und Güter- wagen.		der Personenwagen		der Gepäck- u. Güterwagen	Wagen  Ctr.	der Wagen  Ctr.
											Achsen.	Centner.	Per- sonen.  Stück.	nach Gewicht.  Ctr.	der beladenen und leeren im Durch- schnitt. Centner.		
Alle Braunsch. Bahnen	11 737 130	23 253 463	42,0	25,3	2 138	20,5	1 150	2 210	12,8	59,6	37,7	2 330	3,4	4,3	36,3	31,3	61,9
Vienenburg Goslar . . .	1 669 757	5 449 288	21,9	10,1	1 941	17,3	414	435	8,5	73,2	22,0	1 420	2,6	3,2	27,0	19,8	64,5

I. Verkehr der Braunschweigischen Stationen und der									Hannoverschen Stationen Oker und Goslar unter sich.											
	Anzahl der ausgegebenen Billets					Militair- per- sonen.	Reise- gepäck zu Col. I.—IV. Centner.	Militair- effecten u. Munition. Centner		Anzahl der ausgegebenen Billets					Militair- per- sonen.	Reise- gepäck zu Col. I.—IV. Centner.	Militair- effecten u. Munition. Centner.			
	I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Summa.					I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Summa.						
a. Braunschweigische Stationen.									Transport . . .											
Von Braunschweig . . . . .	22 274	83 146	100 197	47 944	253 561	10 184	20 228	2	Von Salzgitter . . . . .	66 971	331 344	359 129	153 474	910 918	21 909	65 042	—			
Nach „ . . . . .	29 196	119 198	103 122	43 033	294 549	9 967	22 837		Nach „ . . . . .	67 032	341 751	362 914	147 323	919 020	25 199	65 786	2			
Von Leiferde . . . . .	137	209	576	18	940	—	46		Von Ringelheim . . . . .	1 129	7 921	12 232	4 125	25 407	209	1 971				
Nach „ . . . . .	8	50	160	5	223	—	11		Nach „ . . . . .	1 017	7 776	11 471	4 048	24 312	278	1 979				
Von Wolfenbüttel . . . . .	18 845	56 316	45 994	13 279	134 434	4 319	9 017		Von Lutter a. Bbge. . . . .	868	5 363	8 391	2 483	17 105	130	1 046				
Nach „ . . . . .	14 179	58 658	44 652	15 802	133 291	4 481	7 654		Nach „ . . . . .	651	4 239	7 327	2 503	14 720	63	811				
Von Wendessen . . . . .	233	2 657	2 072	503	5 465	—	91		Von Neukrug . . . . .	424	4 592	6 577	3 022	14 615	463	1 042				
Nach „ . . . . .	297	1 631	1 823	312	4 063	—	94		Nach „ . . . . .	457	3 432	8 857	3 339	16 085	849	991				
Von Dettum . . . . .	436	4 794	3 410	2 284	10 924	—	602		Von Seesen . . . . .	22	912	3 082	1 159	5 175	—	208				
Nach „ . . . . .	251	2 283	3 823	1 729	8 086	—	713		Nach „ . . . . .	70	646	2 141	735	3 592	—	228				
Von Schöppenstedt . . . . .	1 763	10 387	11 013	4 689	27 852	398	3 536		Von Seesen . . . . .	1 397	10 382	23 702	19 674	55 155	834	3 554				
Nach „ . . . . .	1 589	10 590	11 584	4 206	27 969	542	2 724		Nach „ . . . . .	1 341	11 018	23 309	21 931	57 599	661	3 645				
Von Watenstedt . . . . .	533	3 973	3 710	1 107	9 323	—	704		Von Münchhof . . . . .	30	611	1 510	4 581	6 732	—	17				
Nach „ . . . . .	300	1 886	3 007	794	5 987	—	1 271		Nach „ . . . . .	12	207	1 615	4 169	6 003	—	56				
Von Jerxheim . . . . .	1 570	10 968	14 965	10 607	38 110	390	1 571		Von Gittelde . . . . .	130	3 189	3 508	5 953	12 780	—	819				
Nach „ . . . . .	1 186	8 029	14 727	10 886	34 828	507	1 558		Nach „ . . . . .	410	2 836	3 561	6 436	13 243	26	821				
Von Gunsleben . . . . .	577	3 744	3 376	2 521	10 218	—	254		Von Ildehausen . . . . .	5	1 253	2 403	1 009	4 675	—	169				
Nach „ . . . . .	200	2 075	4 001	1 897	8 173	122	410		Nach „ . . . . .	20	404	2 306	971	3 701	—	314				
Von Wegersleben . . . . .	844	10 487	8 698	5 540	25 569	188	807		Von Gandersheim . . . . .	1 365	6 506	11 760	4 153	23 784	502	2 198				
Nach „ . . . . .	728	4 539	7 813	5 396	18 476	540	1 896		Nach „ . . . . .	1 152	9 139	10 339	3 561	24 191	501	1 745				
Von Oschersleben . . . . .	856	7 188	14 665	10 424	33 133	1 695	3 088		Von Kreiensens . . . . .	1 328	10 982	25 378	14 061	51 749	5 807	4 095				
Nach „ . . . . .	1 371	14 329	14 551	11 530	41 781	3 496	1 816		Nach „ . . . . .	1 321	9 619	25 138	14 815	50 893	2 468	3 617				
Von Söllingen . . . . .	791	8 536	5 502	1 390	16 219	—	1 230		Von Naensen . . . . .	59	1 543	2 486	1 300	5 338	33	359				
Nach „ . . . . .	555	4 691	5 645	1 284	12 175	50	1 210		Nach „ . . . . .	97	972	2 542	1 042	4 653	28	330				
Von Schöningen . . . . .	2 882	16 368	14 781	9 997	44 028	316	2 842		Von Vorwohle . . . . .	129	1 753	3 581	1 819	7 282	64	327				
Nach „ . . . . .	2 225	17 276	14 310	10 095	43 906	260	3 201		Nach „ . . . . .	365	1 901	3 370	2 096	7 732	54	354				
Von Büddenstedt . . . . .	539	4 733	3 017	2 479	10 768	—	414		Von Stadtoldendorf . . . . .	731	6 032	6 968	2 979	16 710	200	1 241				
Nach „ . . . . .	448	2 434	3 668	2 430	8 980	16	496		Nach „ . . . . .	588	4 311	7 267	2 563	14 729	179	1 100				
Von Helmstedt . . . . .	2 891	16 272	19 802	16 751	55 716	690	4 259		Von Holzminden . . . . .	787	5 562	10 066	4 414	20 829	1 210	2 006				
Nach „ . . . . .	3 938	23 857	24 467	15 722	67 984	741	4 031		Nach „ . . . . .	847	7 041	11 861	4 944	24 693	1 419	2 429				
Von Frellstedt . . . . .	211	4 848	4 797	3 666	13 522	—	381		Von Gleidingen . . . . .	339	6 425	5 706	1 373	13 843	—	—				
Nach „ . . . . .	157	1 531	3 282	3 874	8 844	112	227		Nach „ . . . . .	82	998	4 976	2 822	8 878	—	319				
Von Königslutter . . . . .	1 880	12 367	10 982	6 144	31 373	472	1 835	Von Vechelde . . . . .	733	4 788	13 938	11 859	31 318	557	1 257					
Nach „ . . . . .	1 634	9 808	10 113	6 040	27 595	580	1 616	Nach „ . . . . .	512	2 766	9 865	14 140	27 283	569	461					
Von Bornum . . . . .	18	1 682	1 655	133	3 488	—	73	b. Hannoversche Stationen.												
Nach „ . . . . .	6	347	1 106	137	1 596	—	106	Von Oker . . . . .	1 193	5 740	6 986	—	13 919	78	519					
Von Schandelah . . . . .	316	5 000	3 847	1 896	11 059	—	553	Nach „ . . . . .	1 547	6 143	7 149	—	14 839	60	469					
Nach „ . . . . .	199	2 301	3 822	2 075	8 397	187	446	Von Goslar . . . . .	2 896	16 006	15 721	—	34 623	1 975	3 495					
Von Weddel . . . . .	14	1 628	1 556	190	3 388	—	109	Nach „ . . . . .	3 015	15 705	17 121	—	35 841	1 617	3 910					
Nach „ . . . . .	34	397	1 380	293	2 104	—	166	Von allen Stationen . . . . .	80 536	430 904	523 129	237 438	1 272 007	33 971	89 365	2				
Von Mattierzoll . . . . .	762	4 995	5 100	2 394	13 251	109	770	Nach „ . . . . .	80 536	430 904	523 129	237 438	1 272 007	33 971	89 365	2				
Nach „ . . . . .	660	3 372	5 126	1 973	11 131	63	808	Von den ausgegebenen Billets im einseitigen Verkehre sind in 1. Classe circa 85,84 pCt. und in 2. Classe circa 68,45 pCt. Retourbillets gewesen. Danach dürfte die „wirklich beförderte Personenzahl“ sich belaufen auf . . . . .												
Von Hedeper . . . . .	71	1 837	1 912	558	4 378	—	125		11 404	274 212	1 113 041	237 438	1 636 095	33 971	89 365	2				
Nach „ . . . . .	47	769	1 382	393	2 591	—	127													
Von Hedwigsburg . . . . .	702	5 006	6 032	372	12 112	—	629													
Nach „ . . . . .	515	2 421	5 527	496	8 959	—	615													
Von Börssum . . . . .	1 611	15 803	23 032	8 148	48 594	976	2 727													
Nach „ . . . . .	1 209	11 277	23 239	6 643	42 368	1 533	2 693													
Von Schladen . . . . .	1 354	10 085	10 278	—	21 717	235	2 371													
Nach „ . . . . .	1 030	8 662	10 259	—	19 951	336	1 827													
Von Vienenburg . . . . .	2 602	17 543	24 327	—	44 472	1 668	3 533													
Nach „ . . . . .	1 815	14 376	21 325	—	37 516	1 412	3 244													
Von Harzburg . . . . .	2 157	9 228	11 182	—	22 567	269	3 040													
Nach „ . . . . .	3 213	14 035	17 012	—	34 216	250	3 775													
Von Gielde . . . . .	102	1 544	2 651	440	4 737	—	207													
Nach „ . . . . .	42	929	1 988	278	3 237	4	214													
Latus . . . . .	66 971	331 344	359 129	153 474	910 918	21 909	65 042	—												
	67 032	341 751	362 914	147 323	919 020	25 199	65 786	2												

II. Verkehr der Braunschweigischen Bahnen und der									Vienenburg-Goslarschen Bahn mit fremden Bahnen.																
	Anzahl der ausgegebenen Billets					Militair- per- sonen.	Reise- gepäck zu Col. I.—IV. Centner.	Militair- effecten u. Munition. Centner.		Anzahl der ausgegebenen Billets					Militair- per- sonen.	Reise- gepäck zu Col. I.—III. Centner.	Militair- effecten u. Munition. Centner.								
	I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Summa.					I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Summa.											
A. Abgang.									B. Zugang.																
Von den Braunschweigischen Stationen incl. Oker und Goslar									Nach den Braunschweigischen Stationen incl. Oker und Goslar																
1. im Braunschweig-Hannover-Oldenburg-Westfälischen und Niederdeutschen Verkehre									1. im Braunschweig-Hannover-Oldenburg-Westfälischen und Niederdeutschen Verkehre																
a. über Vechelde . . . . .	1 416	24 996	55 145	24 313	105 870	4 572	11 910	516	a. über Vechelde . . . . .	1 583	25 498	55 404	23 051	105 536	5 367	12 804	39								
b. „ Gittelde . . . . .	109	3 250	15 830	18 129	37 318	454	1 950	—	b. „ Gittelde . . . . .	80	2 911	16 223	20 800	40 014	308	1 734	—								
c. „ Kreiensen . . . . .	155	3 122	6 647	45	9 969	76	4 245	—	c. „ Kreiensen . . . . .	182	3 062	5 109	31	8 384	47	2 687	—								
2. im Magdeburg-Halberstädter Verkehre									2. im Magdeburg-Halberstädter Verkehre																
a. über Oschersleben . . . . .	71	1 772	5 006	—	6 849	800	1 252	—	a. über Oschersleben . . . . .	82	1 849	5 070	—	7 001	405	1 326	—								
b. „ Vienenburg . . . . .	239	4 176	7 025	—	11 440	528	3 005	38	b. „ Vienenburg . . . . .	246	4 275	7 372	—	11 893	33	3 012	—								
Rundreiseverkehr von Magdeburg und Braunschweig nach dem Harze									Rundreiseverkehr von Magdeburg und Braunschweig nach dem Harze																
a. über Oschersleben . . . . .	—	43	66	—	109	—	—	—	a. über Oschersleben . . . . .	—	31	113	—	144	—	—	—								
b. „ Vienenburg . . . . .	—	37	120	—	157	—	—	—	b. „ Vienenburg . . . . .	—	59	73	—	132	—	—	—								
3. im Halberstadt-Blankenburger Verkehre									3. im Halberstadt-Blankenburger Verkehre																
a. über Oschersleben . . . . .	—	—	—	—	—	6	—	—	a. über Oschersleben . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—								
b. „ Vienenburg . . . . .	38	363	378	—	779	11	266	—	b. „ Vienenburg . . . . .	34	484	770	—	1 288	6	313	—								
4. im Berlin-Braunschweiger Verkehre									4. im Berlin-Braunschweiger Verkehre																
a. über Helmstedt . . . . .	321	5 578	8 371	6 587	20 857	2 149	3 523	—	a. über Helmstedt . . . . .	365	5 810	8 137	5 697	20 009	1 499	4 020	—								
b. „ Helmstedt-Schöningen . . . . .	—	30	48	1	79	—	17	—	b. „ Schöningen-Helmstedt . . . . .	—	28	72	36	136	—	18	—								
c. „ Schöningen resp. Jerxheim-Schöningen . . . . .	194	2 780	4 899	1 852	9 725	1 101	1 770	—	c. „ Schöningen resp. Schöningen-Jerxheim . . . . .	159	2 641	3 994	3 851	10 645	1 048	1 636	—								
d. „ Oschersleben . . . . .	—	—	—	—	—	12 395	—	370	d. Oschersleben . . . . .	—	—	—	—	—	6	—	—								
5. im Norddeutschen Verkehre									5. im Norddeutschen Verkehre																
a. über Helmstedt . . . . .	81	1 227	1 168	—	2 476	—	920	—	a. über Helmstedt . . . . .	101	1 374	1 247	—	2 722	—	1 005	—								
b. „ Oschersleben . . . . .	5	71	82	—	158	6	54	—	b. „ Oschersleben . . . . .	5	81	135	—	221	—	70	—								
c. „ Vienenburg . . . . .	74	1 134	1 130	—	2 338	—	795	—	c. „ Vienenburg . . . . .	36	600	508	—	1 144	—	416	—								
d. „ Vechelde . . . . .	535	2 832	2 121	138	5 626	83	1 903	—	d. „ Vechelde . . . . .	516	3 340	2 220	121	6 197	49	2 198	—								
e. „ Kreiensen . . . . .	1	61	67	—	129	—	59	—	e. „ Kreiensen . . . . .	6	97	80	—	183	—	83	—								
Rundreiseverkehr von Hannoverschen Stationen nach dem Harze									Rundreiseverkehr von Hannoverschen Stationen nach dem Harze																
über Vechelde . . . . .	—	70	106	—	176	—	—	—	über Vechelde . . . . .	—	206	414	—	620	—	—	—								
6. im Preuss.-Braunschweigischen Verkehre									6. im Preussisch-Braunschweigischen Verkehre																
a. über Oschersleben . . . . .	42	441	446	—	929	328	183	—	a. über Oschersleben . . . . .	34	227	181	—	442	—	186	—								
b. „ Vienenburg . . . . .	—	—	3	—	3	—	2	—	b. „ Holzminden . . . . .	286	3 123	4 403	—	7 817	734	2 328	—								
c. „ Holzminden . . . . .	243	2 517	3 033	—	5 793	282	1 942	—	Verkehr der Station Holzminden mit Westfalen und in den Verbandsverkehren nach Holzminden . . . . .									85	4 448	23 272	6 444	34 249	1 311	601	—
Internationaler Verkehr über die Preuss.-Braunschw. Route									Internationaler Verkehr über die Preuss.-Braunschw. Route																
über Holzminden . . . . .	—	10	—	—	10	—	2	—	über Holzminden . . . . .									—	206	414	—	620	—	—	—
Verkehr der Station Holzminden mit Westfalen und in den Verbandsverkehren von Holzminden . . . . .									Verkehr der Station Holzminden mit Westfalen und in den Verbandsverkehren von Holzminden . . . . .									73	4 570	24 604	6 903	36 150	1 627	480	—
7. im Halle-Casseler Verkehre									7. im Halle-Casseler Verkehre																
a. über Gittelde . . . . .	1	34	50	—	85	—	26	—	a. über Gittelde . . . . .	2	30	44	—	76	—	25	—								
b. „ Kreiensen . . . . .	—	34	50	—	84	—	34	—	b. „ Kreiensen . . . . .	—	38	104	—	142	—	50	—								
8. im Nordhausen-Erfurter Verkehre									8. im Nordhausen-Erfurter Verkehre																
über Gittelde . . . . .	6	130	186	—	322	—	110	—	über Gittelde . . . . .	8	133	160	—	301	—	127	—								
9. im Hannover-Thüringischen Verkehre									9. im Hannover-Thüringischen Verkehre																
a. über Kreiensen . . . . .	2	107	103	—	212	1	81	—	a. über Kreiensen . . . . .	4	124	165	—	293	1	117	—								
b. „ Vienenburg . . . . .	—	—	—	—	—	2	—	—	über Kreiensen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—								
10. im Hannover-Bayerisch-Oesterreichischen Verkehre									10. im Hannover-Bayerisch-Oesterreichischen Verkehre																
über Kreiensen . . . . .	1	19	4	—	24	—	13	—	über Kreiensen . . . . .	2	27	6	—	35	—	8	—								
11. im West- u. Nordwestdeutschen Verkehre über Kreiensen . . . . .									11. im West- und Nordwestdeutschen Verkehre über Kreiensen . . . . .									97	708	187	—	992	9	430	—
12. im Rundreiseverkehre von Braunschweig nach dem Rheine									12. im Rundreiseverkehre von Braunschweig nach dem Rheine																
a. über Vechelde . . . . .	—	13	3	—	16	—	—	—	a. über Vechelde . . . . .	—	71	42	—	113	—	—	—								
b. „ Holzminden . . . . .	—	58	39	—	97	—	—	—	über Kreiensen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—								

## Uebersicht vom Personen-Verkehre im Jahre 1873. (Fortsetzung.)

II. Verkehr der Braunschweigischen Bahnen und der									Vienenburg-Goslarschen Bahn mit fremden Bahnen.								
	Anzahl der ausgegebenen Billets					Militair- per- sonen.	Reise- gepäck zu Col. I.—IV. Centner.	Militair- effecten u. Munition. Centner.		Anzahl der ausgegebenen Billets					Militair- per- sonen.	Reise- gepäck zu Col. I.—IV. Centner.	Militair- effecten u. Munition. Centner.
	I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Summa.					I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Summa.			
C. Durchgang.																	
Ueber die Braunschweigischen Bahnen																	
1. im Braunschweig - Hannover - Oldenburg - West- fälischen Verkehre																	
a. Gittelde-Kreiensen . . . . .	8	158	608	—	774	18	268	—									
b. Kreiensen-Gittelde . . . . .	2	191	599	—	792	—	219	—									
2. im Norddeutschen Verkehre																	
a. Helmstedt-Vechelde . . . . .	2 033	13 538	10 916	6 105	32 592	1 761	12 563	1									
b. Vechelde-Helmstedt . . . . .	2 194	16 992	6 235	7 098	32 569	1 273	9 813	401									
c. Oschersleben-Vechelde . . . . .	13	201	339	—	553	31	101	—									
d. Vechelde-Oschersleben . . . . .	33	473	294	—	800	19	324	—									
e. Vienenburg-Vechelde . . . . .	315	1 793	1 358	—	3 466	1	1 544	—									
f. Vechelde-Vienenburg . . . . .	278	1 165	998	—	2 441	9	984	—									
g. Gittelde-Kreiensen . . . . .	—	15	24	—	39	—	14	—									
h. Kreiensen-Gittelde . . . . .	—	8	15	—	23	—	9	—									
i. Oschersleben-Kreiensen . . . . .	—	—	—	—	—	182	—	—									
k. Kreiensen-Oschersleben . . . . .	—	—	—	—	—	74	—	—									
l. Schöningen-Kreiensen . . . . .	—	—	—	—	—	796	—	—									
m. Kreiensen-Schöningen . . . . .	—	—	—	—	—	200	—	—									
Rundreisebillets von Hannoverschen Sta- tionen nach dem Harze																	
a. Oschersleben-Vechelde . . . . .	—	108	217	—	325	—	—	—									
b. Vechelde-Oschersleben . . . . .	—	38	65	—	103	—	—	—									
c. Oschersleben-Kreiensen . . . . .	—	1	4	—	5	—	—	—									
d. Kreiensen-Oschersleben . . . . .	—	2	7	—	9	—	—	—									
e. Vienenburg-Vechelde . . . . .	—	109	217	—	326	—	—	—									
f. Vechelde-Vienenburg . . . . .	—	37	65	—	102	—	—	—									
g. Vienenburg-Kreiensen . . . . .	—	2	5	—	7	—	—	—									
h. Kreiensen-Vienenburg . . . . .	—	1	8	—	9	—	—	—									
i. Gittelde-Kreiensen . . . . .	—	5	24	—	29	—	—	—									
k. Kreiensen-Gittelde . . . . .	—	11	20	—	31	—	—	—									
Verkehr Norddeutscher Stationen mit Oesterreich																	
a. Helmstedt-Vechelde . . . . .	9	45	81	—	135	—	79	—									
b. Vechelde-Helmstedt . . . . .	7	52	18	—	77	—	51	—									
c. Oschersleben-Vechelde . . . . .	12	150	773	—	935	—	471	—									
d. Vechelde-Oschersleben . . . . .	38	220	73	—	331	—	198	—									
e. Vienenburg-Vechelde . . . . .	17	91	117	—	225	—	211	—									
f. Vechelde-Vienenburg . . . . .	3	29	7	—	39	—	13	—									
3. im Preussisch-Braunschweigischen Verkehre																	
a. Schöningen-Holzminden . . . . .	834	4 729	2 504	—	8 067	2 251	4 899	—									
b. Holzminden-Schöningen . . . . .	424	3 280	3 053	—	6 757	2 076	2 782	2									
c. Oschersleben-Holzminden . . . . .	426	2 379	1 162	—	3 967	570	1 865	—									
d. Holzminden-Oschersleben . . . . .	253	1 725	1 551	—	3 529	743	1 226	—									
e. Vienenburg-Holzminden . . . . .	—	5	—	—	5	—	2	—									
f. Holzminden-Vienenburg . . . . .	—	3	3	—	6	—	2	—									
g. Kreiensen-Holzminden . . . . .	72	600	634	—	1 306	7	543	—									
h. Holzminden-Kreiensen . . . . .	35	475	459	—	969	31	368	—									
Internationaler Verkehr über die Preuss.- Braunschw. Route																	
a. Schöningen-Holzminden . . . . .	652	1 204	4	—	1 860	—	1 319	—									
b. Oschersleben-Holzminden . . . . .	215	482	—	—	697	—	466	—									
4. im Sächsisch-Westfälischen Verkehre																	
a. Kreiensen-Holzminden . . . . .	28	236	229	—	493	—	217	—									
b. Holzminden-Kreiensen . . . . .	39	284	226	—	549	1	232	—									
5. im West- und Nordwestdeutschen Verkehre																	
a. Schöningen-Jerxheim-Gittelde . . . . .	16	120	181	—	317	—	159	—									
b. Gittelde-Jerxheim-Schöningen . . . . .	15	124	177	—	316	—	433	—									
c. Schöningen-Jerxheim-Kreiensen . . . . .	1 536	7 717	2 290	—	11 543	796	6 469	116									
d. Kreiensen-Jerxheim-Schöningen . . . . .	1 399	6 826	1 867	—	10 092	519	5 434	104									
e. Oschersleben-Gittelde . . . . .	2	42	24	—	68	2	18	—									
f. Gittelde-Oschersleben . . . . .	1	21	21	—	43	5	17	—									
g. Oschersleben-Kreiensen . . . . .										403	2 080	859	—	3 342	1 030	1 884	59
h. Kreiensen-Oschersleben . . . . .										190	1 130	661	—	1 981	1 732	954	2
i. Vienenburg-Kreiensen . . . . .										9	158	99	—	266	—	108	—
k. Kreiensen-Vienenburg . . . . .										13	155	79	—	247	—	108	—
6. Rundreiseverkehr von Hannover, Magdeburg, Halle, Leipzig, Berlin nach dem Rheine und von Breslau nach Cassel																	
a. Helmstedt-Vechelde . . . . .										11	228	239	—	478	—	—	—
b. Vechelde-Helmstedt . . . . .										—	23	22	—	45	—	—	—
c. Schöningen-Kreiensen . . . . .										1	111	48	—	160	—	—	—
d. Kreiensen-Schöningen . . . . .										3	53	29	—	85	—	—	—
e. Schöningen-Holzminden . . . . .										4	201	153	—	358	—	—	—
f. Holzminden-Schöningen . . . . .										—	5	10	—	15	—	—	—
g. Oschersleben-Vechelde . . . . .										1	25	31	—	57	—	—	—
h. Vechelde-Oschersleben . . . . .										—	1	3	—	4	—	—	—
i. Oschersleben-Kreiensen . . . . .										—	2	3	—	5	—	—	—
k. Oschersleben-Holzminden . . . . .										—	24	29	—	53	—	—	—
l. Holzminden-Oschersleben . . . . .										—	—	2	—	2	—	—	—
m. Kreiensen-Holzminden . . . . .										—	94	92	—	186	—	—	—
n. Holzminden-Kreiensen . . . . .										—	—	1	—	1	—	—	—

## Uebersicht vom Personen-Verkehre im Jahre 1873. (Fortsetzung.)

III. Gesamt - Beförderung.								
	Anzahl der ausgegebenen Billets					Militair- per- sonen.	Reise- gepäck zu Col. I. — IV. Centner.	Militair- effecten und Munition. Centner.
	I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Summa.			
1. Verkehr der Braunschweigischen Stationen und der Hannoverschen Stationen Oker und Goslar unter sich (Einseitiger Verkehr) . . . . .	80 536	430 904	523 129	237 438	1 272 007	33 971	89 365	2
2. Verkehr der Braunschweigischen Bahnen und der Vienenburg-Goslarschen Bahn mit fremden Bahnen (Gemeinschaftlicher Verkehr):								
Abgang:								
1. in der Richtung über Helmstedt . . . . .	402	6 805	9 539	6 587	23 333	2 149	4 443	—
2. " " " " Helmstedt-Schöningen . . . . .	—	30	48	1	79	—	17	—
3. " " " " Schöningen resp. Jerxheim-Schöningen . . . . .	194	2 780	4 899	1 852	9 725	1 101	1 770	—
4. " " " " Oschersleben . . . . .	118	2 327	5 600	—	8 045	13 535	1 489	370
5. " " " " Vienenburg . . . . .	351	5 710	8 656	—	14 717	541	4 063	38
6. " " " " Vechelde . . . . .	1 951	27 911	57 375	24 451	111 638	4 655	13 816	516
7. " " " " Gittelde . . . . .	116	3 414	16 066	18 129	37 725	454	2 086	—
8. " " " " Kreiensen . . . . .	259	4 067	7 154	45	11 525	674	4 950	—
9. " " " " Holzminden . . . . .	316	7 155	27 676	6 903	42 050	1 909	2 424	—
Zugang:								
1. in der Richtung über Helmstedt . . . . .	466	7 184	9 384	5 697	22 731	1 499	5 025	—
2. " " " " Schöningen-Helmstedt . . . . .	—	28	72	36	136	—	18	—
3. " " " " Schöningen resp. Schöningen-Jerxheim . . . . .	159	2 641	3 994	3 851	10 645	1 048	1 636	—
4. " " " " Oschersleben . . . . .	121	2 188	5 499	—	7 808	411	1 582	—
5. " " " " Vienenburg . . . . .	316	5 418	8 723	—	14 457	39	3 741	—
6. " " " " Vechelde . . . . .	2 099	29 044	58 038	23 172	112 353	5 416	15 002	39
7. " " " " Gittelde . . . . .	90	3 074	16 427	20 800	40 391	303	1 886	—
8. " " " " Kreiensen . . . . .	291	4 127	5 693	31	10 142	57	3 375	—
9. " " " " Holzminden . . . . .	371	7 576	27 675	6 444	42 066	2 045	2 929	—
Durchgang:								
1. in der Richtung Helmstedt-Vechelde . . . . .	2 053	13 811	11 236	6 105	33 205	1 761	12 642	1
2. " " " " Vechelde-Helmstedt . . . . .	2 201	17 067	6 325	7 098	32 691	1 273	9 864	401
3. " " " " Schöningen-Jerxheim-Gittelde . . . . .	16	120	181	—	317	—	159	—
4. " " " " Gittelde-Jerxheim-Schöningen . . . . .	15	124	177	—	316	—	433	—
5. " " " " Schöningen-Jerxheim-Kreiensen . . . . .	1 537	7 828	2 338	—	11 703	1 592	6 469	116
6. " " " " Kreiensen-Jerxheim-Schöningen . . . . .	1 402	6 879	1 896	—	10 177	719	5 434	104
7. " " " " Schöningen-Holzminden . . . . .	1 490	6 134	2 661	—	10 285	2 251	6 218	—
8. " " " " Holzminden-Schöningen . . . . .	424	3 285	3 063	—	6 772	2 076	2 782	2
9. " " " " Oschersleben-Vechelde . . . . .	26	484	1 360	—	1 870	31	572	—
10. " " " " Vechelde-Oschersleben . . . . .	71	732	435	—	1 238	19	522	—
11. " " " " Oschersleben-Gittelde . . . . .	2	42	24	—	68	2	18	—
12. " " " " Gittelde-Oschersleben . . . . .	1	21	21	—	43	5	17	—
13. " " " " Oschersleben-Kreiensen . . . . .	403	2 083	866	—	3 352	1 212	1 884	59
14. " " " " Kreiensen-Oschersleben . . . . .	190	1 132	668	—	1 990	1 806	954	2
15. " " " " Oschersleben-Holzminden . . . . .	641	2 885	1 191	—	4 717	570	2 331	—
16. " " " " Holzminden-Oschersleben . . . . .	253	1 725	1 553	—	3 531	743	1 226	—
17. " " " " Vienenburg-Vechelde . . . . .	332	1 993	1 692	—	4 017	1	1 755	—
18. " " " " Vechelde-Vienenburg . . . . .	281	1 231	1 070	—	2 582	9	997	—
19. " " " " Vienenburg-Kreiensen . . . . .	9	160	104	—	273	—	108	—
20. " " " " Kreiensen-Vienenburg . . . . .	13	156	87	—	256	—	108	—
21. " " " " Vienenburg-Holzminden . . . . .	—	5	—	—	5	—	2	—
22. " " " " Holzminden-Vienenburg . . . . .	—	3	3	—	6	—	2	—
23. " " " " Gittelde-Kreiensen . . . . .	8	178	656	—	842	18	282	—
24. " " " " Kreiensen-Gittelde . . . . .	2	210	631	—	846	—	228	—
25. " " " " Kreiensen-Holzminden . . . . .	100	930	955	—	1 985	7	760	—
26. " " " " Holzminden-Kreiensen . . . . .	74	759	686	—	1 513	32	600	—
Ueberhaupt Abgang . . . . .	3 707	60 199	137 013	57 968	253 887	25 018	35 063	924
" " " " Zugang . . . . .	3 913	61 280	135 505	60 031	260 729	10 823	35 194	39
" " " " Durchgang . . . . .	11 544	69 977	39 882	13 203	134 606	14 127	56 367	685
3. Totalbeförderung . . . . .	99 700	622 360	835 529	368 640	1 923 229	83 939	215 989	1 650
Von den ausgegebenen Billets im einseitigen Verkehre sind in 1. Classe circa 85,81 pCt. und in 2. Classe circa 68,45 pCt. Retourbillets gewesen. Danach dürfte die „wirklich beförderte Personenzahl“ in der Totalbeförderung sich belaufen auf . . . . .	30 568	465 668	1 425 441	368 640	2 290 317	83 939	215 989	1 650

## **XIII.**

### **Commercielle Uebersicht vom Güterverkehre**

**im Jahre 1873.**

---

## Commercielle Uebersicht vom

[illegible]

G ü t e r v e r k e h r e i m J a h r e 1873.





1) Darunter für die Strecke Vienenburg-Holzwinden	526 838	Centner.
2) Excl. der in der Strecke Oschersleben-Holzwinden mit enthaltenen	526 838	"
3) Darunter für die Strecke Holzwinden-Vienenburg	729 047	"
4) Excl. der in der Strecke Holzwinden-Oschersleben mit enthaltenen	729 047	"

Nro.	S t a t i o n e n .	Dienst-Correspondenz.	
		Abge- gangene	Von auswär- tigen Statio- nenangekom- mene
1	Baunschweig . . . . .	43 049	9 893
2	Wolfenbüttel . . . . .	18 287	—
3	Schöppenstedt . . . . .	5 990	—
4	Jerxheim . . . . .	18 730	388
5	Wegersleben . . . . .	8 174	—
6	Oschersleben . . . . .	7 179	227
7	Söllingen . . . . .	6 918	—
8	Schöningen . . . . .	10 627	238
9	Büddenstedt . . . . .	3 916	—
10	Helmstedt . . . . .	12 604	—
11	Frellstedt . . . . .	8 189	—
12	Königsutter . . . . .	8 629	—
13	Schandelah . . . . .	8 312	—
14	St. Leonhardt . . . . .	9 584	—
15	Mattierzoll . . . . .	10 691	—
16	Börssum . . . . .	29 591	—
17	Schlade . . . . .	8 380	—
18	Vienenburg . . . . .	10 930	—
19	Harzburg . . . . .	3 339	—
20	Salzgitter . . . . .	14 035	—
21	Ringelheim . . . . .	14 183	—
22	Lutter am Bbge. . . . .	13 981	—
23	Seesen . . . . .	19 452	320
24	Gittelde . . . . .	3 432	77
25	Gandersheim . . . . .	13 955	—
26	Kreiensen . . . . .	16 818	—
27	Naensen . . . . .	13 098	—
28	Vorwohle . . . . .	13 073	—
29	Stadtoldendorf . . . . .	13 551	—
30	Holzminden . . . . .	16 116	9 053
31	Vechelde . . . . .	13 204	6 653
32	Oker . . . . .	5 711	—
33	Goslar . . . . .	3 941	—
	Summa . . . . .	407 669	26 849
		434 518	

Staats- und Privat-Correspondenz.																	Bemerkungen.
Abge- gangene	Angekom- mene und durchge- gangene	E i n n a h m e															
		im einseitigen			im Braunschweig- Hannoverschen			im Braunschw.-Mag- deburg-Halberst.			im westfälischen			in S u m m a			
Depeschen.		V e r k e h r e.															
		Thlr.	Gr.	Pf.	Thlr.	Gr.	Pf.	Thlr.	Gr.	Pf.	Thlr.	Gr.	Pf.	Thlr.	Gr.	Pf.	
13 232	35 005	824	24	—	451	2	6	150	5	—	1	18	4	1 427	19	10	
2 068	2 308	258	10	—	49	27	6	13	25	—	2	25	—	324	27	6	
1 461	1 437	139	27	6	19	25	—	22	7	6	—	20	—	182	20	—	
1 601	1 813	149	2	6	15	16	—	40	25	—	—	5	—	205	18	6	
1 559	1 596	106	15	—	10	12	6	40	17	6	—	—	—	157	15	—	
870	3 364	93	5	—	19	7	9	5	—	—	1	—	—	118	12	9	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
2 579	2 828	218	22	6	25	12	11	19	20	—	—	25	—	265	—	5	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
3 414	3 085	304	2	6	44	20	—	35	17	6	—	—	—	384	10	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1 313	1376	132	12	6	16	11	3	20	10	—	—	20	—	169	23	9	
277	190	26	17	6	2	25	—	3	5	—	—	—	—	32	17	6	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
780	855	83	2	6	8	11	3	17	5	—	—	—	—	108	18	9	
1 366	639	100	12	6	21	26	3	25	—	—	—	20	—	147	28	9	
1 034	1 170	82	12	6	26	23	9	12	27	6	—	—	—	122	3	9	
1 102	2 139	68	10	—	14	13	4	4	7	6	—	12	6	87	13	4	
3 259	2 954	141	5	—	35	26	3	59	20	—	—	2	6	236	23	9	
1 396	1 488	85	20	6	41	23	6	7	5	—	—	7	6	134	26	6	
1 267	1 100	98	—	—	44	5	—	9	—	—	—	25	—	152	—	—	
580	739	57	15	—	15	1	3	3	15	—	—	2	6	76	3	9	
2 026	3 556	139	5	—	77	2	11	14	7	6	—	15	—	231	—	5	
714	675	37	15	—	39	14	9	2	10	—	—	—	—	79	9	9	
1 141	1 101	94	7	6	37	6	9	2	25	—	—	20	—	134	29	3	
1 358	1 419	112	—	—	3	21	3	4	15	—	7	4	7	127	10	10	
93	87	10	—	—	1	25	—	—	—	—	—	2	6	11	27	6	
317	327	30	5	—	7	12	6	—	—	—	—	6	3	37	23	9	
723	881	55	15	—	14	21	3	—	5	—	7	5	—	77	16	3	
2 612	2 718	118	27	—	44	12	8	1	22	6	54	16	3	219	18	5	
680	712	44	20	—	16	21	3	1	20	—	—	3	9	63	5	—	
456	503	—	—	—	45	27	5	—	—	—	—	6	8	46	4	1	
707	1 388	—	—	—	85	26	3	—	—	—	—	—	—	85	26	3	
49 985	77 453	3 612	11	6	1 238	13	—	517	17	6	80	23	4	5 449	5	4	
127 438		Dazu vom Deutschen Reiche . . . . .													4 329	14	9
															9 778	20	1

## XV. Einnahmen im Jahre 1873.

	Vom Personenverkehre						Vom Gepäckverkehre			Vom Eilgutverkehre											
	Personen			Militairpersonen			Gepäck			Eilgut				Postbeförderung				Militaireffecten			
	₤	℔	ſ	₤	℔	ſ	₤	℔	ſ	₤	℔	ſ	₤	℔	ſ	₤	℔	ſ	₤	℔	ſ
Einseitiger Verkehr . . . . .	378 100	—	6	25 338	—	8	3 501	15	—	12 813	10	—	7 496	2	2	—	—	—	—	—	—
Gemeinschaftlicher Verkehr:																					
Mit Magdeburg . . . . .	21 355	21	3	236	5	8	822	—	8	3 238	9	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ Hannover . . . . .	102 499	24	11	1 433	28	11	3 136	1	8	16 810	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ dem Norddeutschen Verbands . . . . .	82 739	15	1	4 938	10	4	4 918	1	3	20 552	26	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ dem West- und Nordwestdeutschen Verbands . . . . .	66 597	14	2	2 224	9	2	4 031	16	9	10 601	17	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ Bayern, Thüringen etc. . . . .	2 550	3	1	—	—	—	109	3	2	6 830	21	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ Westfalen . . . . .	1 784	11	4	29	10	6	19	3	9	28	12	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ dem Preussisch-Braunschweigischen Verbands . . . . .	97 059	15	—	3 040	19	4	5 027	24	9	29 407	28	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ Halle-Cassel . . . . .	440	18	2	—	—	—	18	9	2	1 253	8	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ dem Schlesischen Verbands . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 097	18	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ Berlin-Potsdam-Magdeb. Verkehr . . . . .	38 494	8	—	1 057	5	4	1 368	23	9	3 354	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Verschiedene Einnahmen . . . . .	101	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa . . . . .	791 722	24	6	38 297	29	11	22 952	9	11	107 988	4	9	7 496	2	2	—	—	—	—	—	—

## Zusammenstellung der vorstehenden Einnahmen.

	₤	℔	ſ
Von Personen . . . . .	830 020	24	5
Vom Gepäck . . . . .	22 952	9	11
Von Eilgut, Postbeförderung, Militaireffecten, Equipagen und Vieh incl. der Nebeneinnahmen . . . . .	218 347	4	7
Vom Frachtgute incl. der Nebeneinnahmen . . . . .	2 602 556	18	8
Vom elektrischen Telegraphen . . . . .	9 778	20	1
Verschiedene Einnahmen . . . . .	24 114	3	1
Summa der Betriebseinnahme pro 1873 . . . . .	3 707 769	20	9
Dazu:			
für die Betriebsführung der Vienenburg-Goslarschen Bahn . . . . .	31 797	14	3
Gesammt-Einnahme . . . . .	3 739 567	5	—

verkehre						Vom Frachtverkehre						Vom elektromagnetischen Telegraphen			Verschiedene Einnahmen			Ueberhaupt		
Equipagen			Vieh			Nebeneinnahmen von der Eilgut- u. Vieh-Beförderung			Normal- u. ermässigte Güter			Locomotiven u. Fahrzeuge			Nebeneinnahmen					
₤	℔	ſ	₤	℔	ſ	₤	℔	ſ	₤	℔	ſ	₤	℔	ſ	₤	℔	ſ	₤	℔	ſ
120	13	6	10 076	15	6	267	15	8	348 063	26	1	—	—	—	14 668	17	10	3 612	11	6
44	25	—	1 565	17	2	37	—	10	83 283	9	3	474	9	—	750	1	6	517	17	6
494	24	6	12 786	23	6	410	16	7	265 342	5	5	436	16	2	2 766	3	11	1 238	13	—
215	9	8	13 346	15	9	52	15	—	349 742	3	10	2 325	4	6	437	28	3	4 329	14	9
319	19	7	3 859	6	11	37	4	3	181 664	24	5	3 263	2	3	347	10	9	—	—	—
—	—	—	132	1	8	56	18	7	181 806	28	6	456	2	11	239	21	—	—	—	—
—	—	—	47	2	6	—	—	—	8 407	26	4	—	—	—	26	14	6	80	23	4
862	24	3	56 084	11	6	41	26	4	984 328	15	11	4 823	1	10	923	12	6	—	—	—
—	—	—	6	21	7	3	15	—	7 356	8	11	—	—	—	47	29	9	—	—	—
—	—	—	—	—	—	19	13	6	105 223	18	5	—	—	—	54	29	6	—	—	—
29	1	5	1852	27	2	92	—	9	53 243	16	3	694	16	2	787	18	8	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	565	14	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2 086	27	11	99 757	23	3	1 018	6	6	2 569 028	17	8	12 477	22	10	21 050	8	2	9 778	20	1
																		24 114	3	1
																		3 707 769	20	9

## Vertheilung der Einnahmen des einseitigen Personen- und Güterverkehrs auf die einzelnen Stationen.

Station	Vom Personen-   Güterverkehre						In Summa		
	₤	℔	ſ	₤	℔	ſ	₤	℔	ſ
Station Braunschweig . . . . .	118 649	2	6	109 873	—	4	228 522	2	10
„ Wolfenbüttel . . . . .	37 443	3	6	26 796	15	11	64 239	19	5
„ Schöppenstedt . . . . .	11 839	24	6	22 167	12	4	34 007	6	10
„ Jerxheim . . . . .	11 731	29	6	22 600	27	6	34 352	27	—
„ Wegersleben . . . . .	7 434	10	6	6 297	9	6	13 731	20	—
„ Oschersleben . . . . .	14 173	7	—	6 013	3	11	20 186	10	11
„ Söllingen . . . . .	2 706	16	—	1 779	4	10	4 485	20	10
„ Schöningen . . . . .	13 730	17	6	8 545	5	7	22 275	23	1
„ Büddenstedt . . . . .	1 572	10	—	944	1	—	2 516	11	—
„ Helmstedt . . . . .	21 144	29	6	7 175	9	1	28 320	8	7
„ Frellstedt . . . . .	2 351	29	—	700	1	8	3 052	—	8
„ Königslutter . . . . .	10 778	13	6	9 525	4	7	20 303	18	1
„ Schandelah . . . . .	3 614	6	—	1 131	27	6	4 746	3	6
„ Mattierzoll . . . . .	5 833	19	6	11 839	9	1	17 672	28	7
„ Börssum . . . . .	19 699	8	—	4 066	14	8	23 675	22	8
„ Schladen . . . . .	5 604	2	6	14 934	6	2	20 538	8	8
„ Vienenburg . . . . .	10 609	9	2	7 527	3	2	18 136	12	4
„ Harzburg . . . . .	9 912	8	—	8 757	7	11	18 669	15	11
„ Salzgitter . . . . .	8 531	15	6	6 659	17	5	15 191	2	11
„ Ringelheim . . . . .	5 196	24	—	19 775	2	1	24 971	26	1
„ Lutter a. Bbge. . . . .	5 473	13	—	3 248	21	10	8 722	4	10
„ Seesen . . . . .	21 610	2	6	9 523	3	6	31 133	6	—
„ Gittelde . . . . .	4 426	26	—	1 694	16	8	6 121	12	8
„ Gandersheim . . . . .	7 570	10	6	6 674	11	3	14 244	21	9
„ Kreiensen . . . . .	26 814	13	—	25 965	11	11	52 779	24	11
„ Naensen . . . . .	1 511	29	6	715	7	10	2 227	7	4
„ Vorwohle . . . . .	2 510	26	—	6 005	14	7	8 516	10	7
„ Stadtoldendorf . . . . .	6 159	12	6	6 632	16	3	12 791	28	9
„ Holzminden . . . . .	13 489	16	6	11 827	8	10	25 316	25	4
„ Vechelde . . . . .	5 082	—	—	6 418	12	8	11 500	12	8
Summa . . . . .	417 136	15	2	375 813	9	7	792 949	24	9

## XVI. Ausgabe im Jahre 1873.

Cap.	Nro.	Gegenstand der Ausgabe.	Betriebsausgabe								
			für die Braunschweigische Bahn.			für die Vienenburg-Goslar-sche Bahn.			in Summa.		
			Thlr.	Gr.	Pf.	Thlr.	Gr.	Pf.	Thlr.	Gr.	Pf.
I.		Administration:									
	1	Für die Direction der Eisenbahnen: Besoldungen . .	66 717	11	10	375	—	—	67 092	11	10
	2	Für die Eisenbahn-Hauptcasse: Besoldungen . . . . .	7 951	25	—	50	—	—	8 001	25	—
	3	* Für die Eisenbahn-Betriebsverwaltung: Besoldungen	55 943	16	8	375	—	—	56 318	16	8
		Summa Cap. I. . . . .	130 612	23	6	800	—	—	131 412	23	6
II.		Unbestimmte Verwaltungs-Ausgaben:									
	1	Diäten, Reisekosten etc. . . . .	7 001	25	9	—	—	—	7 001	25	9
	2	Bureau- und Druckkosten . . . . .	46 112	2	8	500	—	—	46 612	2	8
	3	Uniformierungskosten . . . . .	21 828	—	2	500	—	—	22 328	—	2
		Summa Cap. II. . . . .	74 941	28	7	1 000	—	—	75 941	28	
III.		Transportverwaltung:									
	1	Besoldungen des Expeditionspersonals . . . . .	65 606	12	4	3 435	—	—	69 041	12	4
	2	" " Fahrpersonals . . . . .	90 720	7	8	1 760	—	—	92 480	7	8
	3	" " Hülfspersonals . . . . .	127 554	16	—	2 338	6	—	129 892	22	—
	4	Kokesprämien und Meilengelder . . . . .	49 086	27	6	900	—	—	49 986	27	6
	5	Unterhaltung und Putzen der Locomotiven . . . . .	232 011	18	10	4 252	15	—	236 264	3	10
	6	" " " " Personenwagen . . . . .	38 568	13	11	706	28	6	39 275	12	5
	7	" " " " Gepäck- u. Güterwagen	95 815	6	9	1 756	10	6	97 571	17	3
	8	Für Räder und Achsen zu den Personen- und Güter- wagen . . . . .	3 604	7	10	60	14	5	3 664	22	3
	9	Heizmaterial für die Locomotiven . . . . .	505 168	—	2	9 259	19	5	514 427	19	7
	10	Material zum Oelen und Putzen derselben . . . . .	23 087	23	—	423	5	6	23 510	28	6
	11	" " Putzen und Schmieren der Personen- und Güterwagen . . . . .	11 637	12	5	214	6	—	11 901	18	5
	12	" zur Heizung der Bahnhöfe und Wärter- häuser . . . . .	19 968	3	3	365	28	2	20 334	1	5
	13	" " Beleuchtung der Bahnhöfe, Wagenzüge und Telegraphen . . . . .	57 676	25	1	1 057	4	3	58 733	29	4
	14	Betriebsgeräthschaften und Utensilien . . . . .	17 130	11	6	313	29	7	17 444	11	1
	15	Sonstige Ausgaben . . . . .	100 785	—	3	1 853	26	11	102 638	27	2
		Summa Cap. III. . . . .	1 438 471	6	6	28 697	14	3	1 467 168	20	9
IV.		Bahnhofsverwaltung:									
	1	Besoldungen der Bahnhofs-aufseher und Portiers . . .	30 988	13	6	925	—	—	31 913	13	6
	2	Löhne der Bahnarbeiter . . . . .	186 636	24	7	—	—	—	186 636	24	7
	3	Unterhaltung der Bahnhöfe:									
		a. der Oscherslebener Bahn . . . . .	9 647.	4.	7.						
		b. " Hannoverschen Bahn . . . . .	110.	28.	8.						
		c. " Harzbahn . . . . .	2 732.	25.	8.						
		d. " 1. Abth. der Helmst.-Holzm. Bahn	2 716.	—.	10.						
		e. " 2. " " " " " " " " " " " "	5 207.	10.	4.						
		f. " Osteroder Bahn " " " " " " " " " "	713.	22.	7.						
		g. " Braunschweig-Helmstedter Bahn	786.	11.	6.						
		h. Unterhaltung der Gebäude u. Wasser- stationen auf sämtlichen Bahnhöfen	23 210.	13.	4.						
		i. Unterhalt. der inneren Einrichtungen d. Wasserstationen, Maschinenhäuser, Wasser- u. Gasanlagen auf den Bahn.	16 380.	20.	5.						
			61 505	17	11	—	—	—	61 505	17	11
		Lat. von Cap. IV. . . . .	279 130	26	—	925	—	—	280 055	26	—
		Lat. . . . .	1 644 025	28	7	30 497	14	3	1 674 523	12	10

Cap.	Nro.	Gegenstand der Ausgabe.	Betriebsausgabe								
			für die Braunschweigische Bahn.			für die Vienenburg-Goslar-sche Bahn.			in Summa.		
			Thlr.	Gr.	Pf.	Thlr.	Gr.	Pf.	Thlr.	Gr.	Pf.
		Transport . . . . .	1 644 025	28	7	30 497	14	3	1 674 523	12	10
IV.	4	Bahnhofsverwaltung (Fortsetzung): Unterhaltung der Drehscheiben und Weichen auf den Bahnhöfen:	279 130	26	—	925	—	—	280 055	26	—
		a. der Oscherslebener Bahn . . . . .	16 426.	29.	3.						
		b. " Hannoverschen Bahn . . . . .	268.	26.	10.						
		c. " Harzbahn . . . . .	7 524.	26.	5.						
		d. " 1. Abth. der Helmst.-Holzm. Bahn	4 400.	10.	8.						
		e. " 2. " " " " " " " " " " " "	5 785.	—.	—.						
		f. " Osteroder Bahn " " " " " " " " " "	81.	14.	2.						
		g. " Braunschweig-Helmstedter Bahn	2 209.	3.	8.						
	5	Brandversicherungsbeiträge und Häusersteuer . . . .	36 696	21	—	—	—	—	36 696	21	—
			2 114	1	10	—	—	—	2 114	1	10
		Summa Cap. IV. . . . .	317 941	18	10	925	—	—	318 866	18	10
V.		Bahnverwaltung:									
	1	Besoldungen der Bahnaufseher . . . . .	12 888	22	6	375	—	—	13 263	22	6
	2	Löhne der Bahn- und Telegraphenwärter:									
		a. der Oscherslebener Bahn . . . . .	16 837.	21.	—.						
		b. " Hannoverschen Bahn . . . . .	6 058.	28.	—.						
		c. " Harzbahn . . . . .	10 016.	22.	6.						
		d. " 1. Abth. der Helmst.-Holzm. Bahn	32 469.	7.	2.						
		e. " 2. " " " " " " " " " " " "	31 947.	1.	—.						
		f. " Osteroder Bahn " " " " " " " " " "	4 486.	26.	9.						
		g. " Braunschweig-Helmstedter Bahn	12 640.	12.	6.						
	3	Löhne der Weichenwärter . . . . .	114 456	28	11	—	—	—	114 456	28	11
	4	Unterhaltung der Bahnen:	73 087	14	8	—	—	—	73 087	14	8
		a. der Oscherslebener Bahn . . . . .	57 286.	19.	7.						
		b. " Hannoverschen Bahn . . . . .	8 276.	18.	5.						
		c. " Harzbahn . . . . .	15 369.	13.	5.						
		d. " 1. Abth. der Helmst.-Holzm. Bahn	60 828.	6.	2.						
		e. " 2. " " " " " " " " " " " "	85 543.	—.	7.						
		f. " Osteroder Bahn " " " " " " " " " "	9 628.	24.	10.						
		g. " Braunschweig-Helmstedter Bahn	—.	—.	—.						
		h. " Offenhaltung d. Bahnen bei Schnee	2 151.	—.	8.						
			239 083	23	8	—	—	—	239 083	23	8
		Summa Cap. V. . . . .	439 516	29	9	375	—	—	439 891	29	9
VI.		Für den elektrischen Telegraphen:									
	1	Besoldungen der Telegraphenbeamten . . . . .	11 423	—	—	—	—	—	11 423	—	—
	2	Unterhaltungskosten . . . . .	7 424	6	5	—	—	—	7 424	6	5
		Summa Cap. VI. . . . .	18 847	6	5	—	—	—	18 847	6	5
VII.		Verschiedene Ausgaben:									
	1	Etatmässig feststehende Ausgaben . . . . .	22 622	25	5	—	—	—	22 622	25	5
	2	Unterstützungen, Extraordinarien, Gratificationen etc.	5 418	16	—	—	—	—	5 418	16	—
	3	Unvorhergesehene Ausgaben . . . . .	7 957	24	10	—	—	—	7 957	24	10
		Summa Cap. VII. . . . .	35 999	6	3	—	—	—	35 999	6	3
		Summa der Betriebsausgabe (Cap. I. bis VII.) . .	2 456 330	29	10	31 797	14	3	2 488 128	14	1
		Davon ab: Die von der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn- gesellschaft zu leistenden Beiträge zu den gemeinschaftl. Betriebskosten wegen der Bahnhöfe Helmstedt und Schö- ningen pro 15. Mai bis ult. Decbr. 1873, veranschlagt zu	8 000	—	—	—	—	—	8 000	—	—
		Bleiben . . . . .	2 448 330	29	10	31 797	14	3	2 480 128	14	1

## XVII. Abrechnung.

## A. Vom gesammten Eisenbahnbetriebe für das Jahr 1873.

	Braun- schweigische Bahnen.			Vienenburg- Goslarsche Bahn.			Summa.		
	Thlr.	Gr.	Pf.	Thlr.	Gr.	Pf.	Thlr.	Gr.	Pf.
Betriebs-Einnahme . . . . .	3 707 769	20	9	31 797	14	3	3 739 567	5	—
Betriebs-Ausgabe . . . . .	2 448 330	29	10	31 797	14	3	2 480 128	14	1
Reinertrag . . . . .	—	—	—	—	—	—	1 259 438	20	11
Dazu Zinsen von belegten Capitalien . . . . .	—	—	—	—	—	—	1 482	26	10
Uebertrag aus der Rechnung pro 1872 laut Conferenz-Beschluss des Aufsichtsrathes vom 30. Juni 1873 . .							12 571	29	5
Nach definitiver Erledigung sämtlicher Einnahme- und Ausgabe-Posten aus dem Jahre 1872 sind gegen die Veranschlagung mehr eingegangen . . . . .							17 306	24	10
Ueberschuss der Magazincasse . . . . .							85 668	6	6
Forderungen an fremde Verwaltungen für Mehrleistungen im gemeinschaftlichen Fahrdienste mit Hannover und Berlin-Potsdam-Magdeburg . . . . .							31 000	—	—
Summa . . . . .							1 407 468	18	6
							Thlr.	Gr.	Pf.
Verwendung der obenstehenden Summe:									
Zuschuss zum Erneuerungsfonds . . . . .							400 000	—	—
„ „ Reservefonds . . . . .							44 000	—	—
Annuität . . . . .							875 000	—	—
Uebertrag in die Rechnung pro 1874 . . . . .							88 468	18	6
Summa wie oben . . . . .							1 407 468	18	6

## B. Ueber den Erneuerungsfonds für das Jahr 1873.

Nro.	Einnahme.	Betrag.		
		Thlr.	Gr.	Pf.
1	Nach dem vorjährigen Abschlusse bestand das Vermögen des Erneuerungsfonds a) aus einem Baarbestande von . . . . . 306 309 Thlr. 20 Gr. 1 Pf. b) aus Magazinartikeln — welche an das Hauptmagazin abgegeben sind — zum Werthe von . . . . . 438 371 „ 24 „ 11 „	744 681	15	—
2	Für im Jahre 1872 behuf Neubausausführungen abgegebene Materialien sind von dem Reservefonds zu erstatten gewesen . . . . .	41 916	29	9
3	Dotation des Erneuerungsfonds für das Jahr 1873 . . . . .	400 000	—	—
4	Erlös aus dem bei den Erneuerungen gewonnenen alten Material . . . . .	208 593	18	4
	Summa Einnahme . . . . .	1 395 192	3	1
	Ausgabe.			
1	Für Ersatzstücke zu den Locomotiven . . . . . 74 602 Thlr. 2 Gr. 6 Pf. Anschaffungskosten für eine neue Locomotive . . . . . 21 183 „ 12 —	95 785	14	6
2	Für Ersatzstücke zu den Personenwagen . . . . . 9 536 Thlr. 29 Gr. 1 Pf. Anschaffungskosten für vier neue Personenwagen . . . . . 13 900 „ — —	23 436	29	1
3	Für Ersatzstücke zu den Güterwagen . . . . . 38 368 Thlr. 7 Gr. 4 Pf. Anschaffungskosten für vierzehn neue Bauholzwagen . . . . . 11 102 „ — —	49 470	7	4
4	Für Achsen und Räder zu den Personen- und Güterwagen . . . . .	35 227	10	4
5	„ Erneuerung von Drehscheiben und Weichen . . . . .	35 079	9	1
6	„ Erneuerung des Oberbaues der sämtlichen diesseitigen Bahnlinien . . . . . (Ausser den verbrauchten neuen Schienen von 104 206 Meter sind 24 423 Meter alte Schienen, welche bei dem Umbau von Gleisen gewonnen, wieder eingelegt).	470 353	28	9
	Summa Ausgabe . . . . .	709 353	9	1
	Abschluss.			
	Die Einnahme beträgt . . . . .	1 395 192	3	1
	Die Ausgabe dagegen . . . . .	709 353	9	1
	Bleibt Bestand des Erneuerungsfonds . . . . .	685 838	24	—

## C. Abrechnung über den Reservefonds für das Jahr 1873. (Fortsetzung.)

Nro.	Einnahme.	Betrag.		
		Thlr.	Gr.	Pf.
1	Bestand des Reservefonds am Schlusse des Jahres 1872 . . . . .	813 454	27	10 3/4
2	Dotation des Reservefonds aus den Betriebs-Einnahmen pro 1873 . . . . .	44 000	—	—
3	Unvorhergesehene Einnahmen . . . . .	12	—	—
	<i>Summa Einnahme . . . . .</i>	857 466	27	10
	<i>Ausgabe.</i>			
1	Fernere Kosten für verschiedene kleinere Baulichkeiten . . . . .	203	1	2
2	Fernere Kosten der Anschaffung einer Drehscheibe für den Bahnhof Schöningen . . . . .	5 009	4	10
3	Kosten für Erweiterung der Gleise auf dem Güterbahnhofe zu Jerxheim . . . . .	3 390	15	10
4	Fernere Kosten für Gleiserweiterungen auf den Bahnhöfen Salzgitter und Ringelheim . . . . .	541	16	1
5	Restkosten für Erbauung dreier Arbeiterhäuser zu Jerxheim . . . . .	642	11	9
6	Kosten der Erweiterung des Bahnhofes zu Lutter a. Bbge. . . . .	379	15	9
7	Fernere Kosten für Erbauung eines neuen Kohlen- und Kokeschuppens mit den zugehörigen Nebenanlagen, insbesondere für Gleisanlagen zu Braunschweig . . . . .	1 287	6	2
8	Fernere Kosten für Anlegung neuer Rangirgleise auf dem Kohlenabladeplatze auf dem hiesigen Bahnhofe . . . . .	23 850	25	5
9	Kosten für Erweiterung des Bahnhofes Vienenburg . . . . .	3 460	20	5
10	Fernere Kosten für Erbauung eines Petroleummagazins auf hiesigem Bahnhofe . . . . .	1 830	1	7
11	Kosten für Anlegung eines Nebengleises und sonstiger Baulichkeiten auf dem Bahnhofe Gandersheim . . . . .	2 709	25	7
12	Fernere Kosten für Erbauung eines Wärterhauses zu Holzminden . . . . .	251	7	8
13	Fernere Kosten für Versetzung des vormaligen Steuergüterschuppens auf dem Bahnhofe Braunschweig . . . . .	521	23	5
14	Kosten für Erweiterung der Nebengleise auf dem Bahnhofe Stadtoldendorf . . . . .	10	11	—
15	Restkosten der Gleiserweiterungen auf dem Bahnhofe Mattierzoll . . . . .	112	21	10
16	Fernere Kosten für Veränderung des Maschinenhauses und Vergrößerung des Beamtenhauses auf dem Bahnhofe Kreiensen . . . . .	2 730	28	10
17	Restkosten für Erweiterung der Wagenreparaturwerkstatt mit den zugehörigen Nebenanlagen . . . . .	82	1	2
18	Fernere Kosten für Umdeckung des Daches auf dem Locomotivschuppen zu Holzminden . . . . .	574	22	8
19	Fernere Kosten für Gleiserweiterungen auf dem Bahnhofe Börssum . . . . .	60 180	3	5
20	Fernere Kosten der Gleiserweiterungen auf dem Bahnhofe Vorwohle . . . . .	292	27	11
21	Kosten für Ankauf und Ausbau zweier Häuser in Ildehausen zu Bahnwärterwohnungen . . . . .	4 520	27	1
	<i>Latus . . . . .</i>	115 582	19	7

Nro.	Ausgabe.	Betrag.		
		Thlr.	Gr.	Pf.
	<i>Transport . . . . .</i>	115 582	19	7
22	Kosten der Erbauung eines Petroleumkellers zu Lutter a. Bbge. . . . .	163	12	—
23	Kosten für Umänderung der optischen Telegraphen in Folge der neuen Signalordnung . . . . .	20 561	9	1
24	Kosten für Befestigung der Zwangsschienen bei den Weichen . . . . .	7	—	—
25	Restkosten für Erweiterung des Maschinenhauses zu Braunschweig . . . . .	663	20	2
26	Kosten der Erbauung einer Schmiede auf dem Bahnhofe Börssum . . . . .	235	24	8
27	Fernere Kosten für Verlängerung und Bedachung des Perrons auf dem Bahnhofe Braunschweig . . . . .	15 704	19	7
28	Kosten für Erweiterung der Expeditionslocale und Veränderungen in dem Restaurationsgebäude auf dem Bahnhofe Harzburg . . . . .	787	3	2
29	Kosten für bauliche Veränderungen auf dem Bahnhofe Oschersleben . . . . .	21	16	10
30	Kosten der Erbauung von Arbeiterhäusern zu Jerxheim . . . . .	1 096	25	—
31	Fernere Kosten für Verlängerung des Güterschuppens und Erbauung eines Pferdestalles auf dem Bahnhofe Schöningen . . . . .	239	7	6
32	Fernere Kosten für Gleisveränderungen auf dem Bahnhofe Holzminden . . . . .	760	4	10
33	Fernere Kosten für Erweiterung der Gasleitung nach den beiden Weichenthürmen und dem neuen Maschinenhause zu Jerxheim . . . . .	544	9	8
34	Fernere Kosten für Erbauung eines Quergebäudes am Güterschuppen zu Gittelde . . . . .	2 221	6	1
35	Fernere Kosten für Herstellung einer elektrischen Glockenleitung zwischen Vechelde und dem Rangirbahnhofe bei St. Leonhard . . . . .	253	21	—
36	Fernere Kosten für Herrichtung einer zweiten Drehscheibe auf dem Bahnhofe Holzminden . . . . .	1 731	23	7
37	Fernere Kosten für Erbauung eines Postexpeditionsgebäudes auf dem Bahnhofe zu Wegersleben . . . . .	21	27	—
38	Fernere Kosten für Erweiterung der Wagenreparaturwerkstatt zu Braunschweig . . . . .	39 779	1	6
39	Fernerer Beitrag zu den Kosten eines gemeinschaftlichen Wagenzuges des Preussisch-Braunschweigischen Verbandes . . . . .	1 297	24	2
40	Restkosten für Anschaffung von Wagen . . . . .	2 352	15	—
41	Fernere Kosten für Einrichtung der Läutwerke zum Geben von Hilfssignalen . . . . .	36	24	—
42	Fernere Kosten für Einrichtung von Signal-Blockstationen . . . . .	275	20	10
43	Fernere Kosten für Herstellung von Barrieren, Einfriedigungen und sonstigen Anlagen nach Vorschrift des Bahnpolizei-Reglements . . . . .	3 309	5	9
44	Kosten für Umbau und Gleisvermehrung auf den Bahnhöfen Braunschweig und Vechelde . . . . .	10 337	14	1
45	Restkosten der Anschaffung von 7 Locomotiven . . . . .	42 333	3	—
46	Fernere Kosten für Erweiterung des Bahnhofes zu Schladen . . . . .	5 688	7	10
47	Fernere Kosten für Erweiterung des Bahnhofes zu Wegersleben . . . . .	4 607	13	1
48	Fernere Kosten für Erweiterung des Bahnhofes zu Ringelheim . . . . .	1 927	6	1
	<i>Latus . . . . .</i>	272 540	25	1

## C. Abrechnung über den Reservefonds für das Jahr 1873. (Fortsetzung.)

Nro.	A u s g a b e.	Betrag.		
		Thlr.	Gr.	Pf.
	<i>Transport . . . .</i>	272 540	25	1
49	Fernere Kosten für Erbauung eines neuen Güterschuppens zu Braunschweig . . .	12 983	—	5
50	Fernere Kosten für Erbauung eines Locomotivschuppens zu Jerxheim . . . . .	12 206	12	3
51	Fernere Kosten für die Betriebsgebäude zu Börssum . . . . .	10 160	2	9
52	Fernere Kosten für Erbauung eines provisorischen Locomotivschuppens daselbst .	6 138	29	8
53	Fernere Kosten für Erbauung eines Abfertigungshauses am Ladeperron daselbst .	403	22	5
54	Fernere Kosten für Erbauung eines Stationsgebäudes zu Kreiensen . . . . .	5 607	13	9
55	Fernere Kosten für Vergrößerung des Beamtenhauses daselbst . . . . .	2 210	9	8
56	Kosten zweier Brückenwaagen für Salzgitter und Helmstedt . . . . .	1 049	—	5
57	Fernere Kosten der Veränderung der Höhenlage der Holzmindener Bahn zwischen Kreiensen und Naensen . . . . .	1 017	2	11
58	Fernere Kosten für Herstellung einer zweiten elektrischen Sprechleitung von Kreiensen nach Holzminden und von Börssum nach Jerxheim . . . . .	11	25	—
59	Fernere Kosten für Erhöhung des Ladeperron zu Schöningen . . . . .	155	21	8
60	Fernere Kosten für Vermehrung der Werkstättenmaschinen . . . . .	10 207	16	9
61	Kosten für Unfälle und unvorhergesehene Ausgaben . . . . .	5 870	15	9
62	Kosten für Erwerbung des Terrains behuf Erweiterung des Bahnhofes Braun- schweig an der südöstlichen Seite . . . . .	2 500	—	—
	<i>Summa . . . .</i>	343 062	18	6
	<i>A b s c h l u s s.</i>			
	Die Einnahme beträgt . . . . .	857 466	27	10
	Die Ausgabe dagegen . . . . .	343 062	18	6
	Bleibt Bestand <i>ultimo</i> 1873 . . . .	514 404	9	4

## D. Vermögens-Bilanz für den Schluss des Jahres 1873.

	Thaler.
<i>A c t i v a.</i>	
1. Bau-Conto (einschliesslich des Werths der übernommenen Inventarien und Materialien) 27 729 233 Thlr. Hierzu die vom Reservefonds beschafften Erweiterungen in den Jahren 1869/73 . . . . 1 621 058 „	29 350 291
2. Neubau-Conto . . . . .	1 723 827
3. Werkstätten-Conto . . . . .	798 355
4. Magazin-Bestände . . . . .	203 463
5. Verschiedene Debitoren . . . . .	1 095 885
4. Cassenbestand am 31. December 1873 . . . . .	252 043
<i>Summa des Activums . . .</i>	33 423 864
<i>P a s s i v a.</i>	
1. Actiencapital, Schuld an die Actionaire . . . . .	12 000 000
2. Conto des Erneuerungsfonds: Guthaben desselben . . . . .	685 839
3. Conto des Reservefonds . . . . .	
Guthaben desselben . . . . . 514 404 Thlr.	
Von demselben beschaffte Erweiterungen 1869/73 . . . . . 1 621 058 „	
<i>2 135 462 Thlr.</i>	
Davon ab: Dotirung aus dem Stammcapitale . . . . . 1 000 000 „	1 135 462
4. Restbestand des Capitalwerthes der fünfprocentigen Rentenschuld von 875 000 Thalern auf 59 Jahre . .	16 516 284
5. Amortisation auf die ursprüngliche Rentenschuld . . . . .	212 949
6. Verschiedene Creditoren . . . . .	2 784 861
Brutto-Ueberschuss der Betriebs-Rechnung . . . . . 1 407 469 Thlr.	
Davon ab:	
a. Gezahlte Annuität . . . . . 875 000 Thlr.	
b. Dotation des Erneuerungsfonds . . . . . 400 000 „	
c. „ „ Reservefonds . . . . . 44 000 „ . . . . . 1 319 000 Thlr.	
<i>Bleiben . . . . .</i>	88 469
<i>Summa des Passivums . . . . .</i>	33 423 864



## XIX. Unterhaltung der Personen- und Güterwagen im Jahre 1873.

Reparatur sämmtlicher Braunschweigischen Wagen.																																											
	Verbrauch an grösseren Ersatzstücken:																			Kosten im Ganzen, incl. der Ausgaben für Achsen und Räder																							
	Neue und umgebaute Wagen excl. Achsen u. Federn.	Untergestelle.	Compl. Satzachsen.	Rohe Achsen.	Achslager.	Achskluppen.	Bufferhülsen, guss-eiserne.	Bufferhülsen, schmiedeeiserne.	Bufferstangen mit Stosscheiben.	Blechbocksitze.	Kuppelbäume.	Nothketten.	Patentketten.	Rohe Reifen und Unterreifen.	Spiralfedern.	Tragfedern.	Pelz-, Woll- und Wachsteppiche.	Wagenwinden.	Wagen zur Heilung einrichten.	Zughülsen.	Zughacken.	Zugvorrichtungen.	für die Ersatzstücke.	für die übrige Reparatur.	Ein-nahme für alte Metalle.	Netto-kosten für Ersatz u. Reparatur.																	
	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.																	
Personenwagen	4	—	38	1	50	8	7	5	199	—	—	—	13	39	36	24	114	—	35	—	—	—	27	826	42	194	231	69 789															
Güterwagen . .	20	2	112	5	50	628	410	198	355	12	24	65	200	269	2500	72	—	10	—	69	98	150	80	309	96	180	3 487	173 002															
Summa .	24	2	150	6	100	636	417	203	554	12	24	65	213	308	2536	96	114	10	35	69	98	150	108	135	138	374	3 718	242 791															
Schmieren sämmtlicher Braunschweigischen und fremden Wagen.																																											
Material: { 100 830,5 Pfund Maschinenöl. }														Arbeitslohn: 1177 1/4 Tagewerke.																													
														51 „ Wagenschmier. }																													
Antheil an den Kosten für Schmiermaterial zu den gemeinschaftlichen Wagen . . . . .																						837 Thlr. 26 Gr. 3 Pfg.																					
Kosten für Material zum Schmieren . . . . .																						11 278 „ 8 „ 10 „																					
Kosten für Arbeitslohn zum Schmieren . . . . .																						636 „ 24 „ 3 „						12 753															
Reinigen und Putzen sämmtlicher Braunschweigischen Personen- und Gepäckwagen.																																											
An Arbeitslohn 1 621 Tagewerke in Tagelohn . . . . .																						916 Thlr. 10 Gr. 11 Pfg.																					
Im Accord sind 3 146 Tage verwandt und dafür verausgabt . . . . .																						3 039 „ 1 „ 8 „																					
Das Material zum Putzen der Wagen auf hiesiger Station ist von den dazu bestimmten Arbeitern selbst gehalten und denselben vergütet; incl. dieser Vergütung betragen die sämmtlichen Kosten																																											
für Material . . . . .																						415 „ 13 „ 4 „																					
																						4 370 Thlr. 25 Gr. 11 Pfg.																					
Hiervon ab die wieder ersetzten Kosten mit . . . . .																						2 571 „ 20 „ 10 „						1 799															
Gesamtkosten für Reparatur, Schmieren, Putzen und Reinigen . . . . .																												257 343															
Im Durchschnitt																						Nettokosten für Ersatz und Reparatur.		Kosten für Material und Arbeitslohn zum Schmieren, Putzen.																			
für jeden der in Benutzung gewesenen 226 Personenwagen . . . . .																						308,67 Thl.		—																			
für jeden der in Benutzung gewesenen 2259 Güterwagen . . . . .																						76,59 „		—																			
für jede der in Benutzung gewesenen 675 Personenwagenachsen . . . . .																						103,39 „		—																			
für jede der in Benutzung gewesenen 4743 Güterwagenachsen . . . . .																						36,48 „		—																			
für jede der von den Braunsch. Personenwagen zurückgelegten 2 291 177 Achsmeilen																						3 363 086 Achsmeilen		—		0,1926 Pf.																	
für jede der von den Braunsch. Gepäckwagen zurückgelegten 1 071 909 Achsmeilen																						10 456 074 Achsmeilen		—																			
für jede der von den Braunsch. Güterwagen zurückgelegten 9 384 165 Achsmeilen																						5,96 Pfg.		—																			
für jede der von den Braunsch. und fremden Wagen auf den Braunschweigischen und fremden Bahnen zurückgelegten 16 355 848 Achsmeilen . . . . .																						—		0,28 Pf.																			
Bemerkung. Kosten für Arbeitslöhne für die auf den Stationen geschmierten, gereinigten und geputzten Wagen sind nicht nachgewiesen, da solche nicht besonders gebucht sind.																																											

\*) Von den am Ende des Jahres vorhanden gewesenen 142 Locomotiven sind 2 Stück — Germania und Elbe — das ganze Jahr hindurch lediglich zum Neubau der Helmstedter Bahn benutzt und auf den Neubaufonds dieser Bahn unterhalten. Dieselben sind daher in obiger Berechnung unberücksichtigt gelassen. Ausserdem ist eine Locomotive — Mainz — erst im December zur Ablieferung gekommen, und kann deshalb die Benutzung derselben in obiger Berechnung nicht mit berücksichtigt werden.  
Es erscheinen deshalb in obiger Berechnung statt 142 nur 139 Locomotiven.

## XX. Uebersicht der Betriebsverhältnisse seit Erbauung

## der Bahnen bis zum Ende des Jahres 1873.

Jahr	Im Betriebe befindliche Bahnlänge			Beschaffte Nutzmeilen				Beschaffte Achsmeilen.	Frequenz					Brutto-Einnahme			
	auf Schienengleisen. <small>Brschw. Meilen.</small>	auf Landwegen. <small>Br. Meil.</small>	während der Dauer von <small>Mont.</small>	auf der Schienenbahn		auf Landwegen mittelst Pferden.	im Ganzen.		im Ganzen.		pro Bahnzug.			aus dem Personenverkehre (excl. Gepäckfracht). <small>Thlr.</small>	aus dem Güterverkehre (incl. Gepäckfracht). <small>Thlr.</small>	Varia. <small>Thlr.</small>	im Ganzen. <small>Thlr.</small>
				mittelst Locomotiven.	mittelst Pferden.				Personenverkehr. <small>Pers.-Meil.</small>	Güterverkehr. <small>Ctr.-Meilen.</small>	Achsen.	Personen. <small>Stück.</small>	Güter. <small>Ctr.</small>				
1838	1½	—	1	375	—	—	375	?	?	?	?	?	?	2 766	16	118	2 900
1839	1½	—	12	5 514	—	—	5 514	?	?	?	?	?	?	33 162	193	1 462	34 817
1840	1½ 5	1	7½ 4½	7 196	608	560	8 364	?	?	?	?	?	?	29 496	2 166	1 838	33 500
1841	5 6	1	10 2	10 676	1 684	1 440	13 800	?	?	?	?	?	?	39 625	16 556	1 444	57 625
1842	6	—	12	11 984	1 660	—	13 644	?	?	?	?	?	?	46 079	29 065	5 573	80 717
1843	6 13½	—	6½ 5½	20 267	1 812	—	22 079	?	?	?	?	?	?	81 063	40 127	8 139	129 329
1844	13½ 16	—	4½ 7½	37 713	—	—	37 713	?	?	?	?	?	?	144 440	80 793	1 934	227 167
1845	16	—	12	40 918	—	—	40 918	?	1 454 000	5 836 000	?	35,5	143	155 645	93 954	2 242	251 841
1846	16	—	12	40 638	—	—	40 638	?	1 902 000	5 495 000	?	46,8	134	173 657	127 606	5 288	306 551
1847	16	—	12	49 824	—	—	49 824	?	2 063 000	13 850 000	?	41,4	278	187 300	179 628	4 108	371 036
1848	16	—	12	54 199	—	—	54 199	1 359 966	2 367 000	15 211 000	25,1	43,7	281	211 984	212 874	5 765	430 623
1849	16	—	12	54 440	—	—	54 440	1 826 833	2 443 000	22 095 000	33,6	44,9	406	221 098	317 396	33 661	572 155
1850	16	—	12	55 873	—	—	55 873	1 967 097	2 613 088	31 513 714	35,2	46,8	564	231 468	370 957	5 874	608 317
1851	16	—	12	62 344	—	—	62 344	2 194 562	3 334 691	36 290 783	35,2	53,5	582	286 255	406 402	6 637	699 294
1852	16	—	12	74 254	—	—	74 254	2 588 208	3 455 997	42 251 830	34,9	46,5	569	294 848	445 496	13 927	754 271
1853	16	—	12	78 419	—	—	78 419	2 931 102	3 532 127	47 636 146	37,4	45,0	607	300 343	531 737	17 656	849 736
1854	16	—	12	88 558	—	—	88 558	3 404 123	3 766 484	62 109 163	38,4	42,5	701	309 569	639 999	14 282	963 850
1855	16	—	12	96 768	—	—	96 768	3 734 095	3 567 923	69 381 360	38,6	36,9	717	303 026	708 677	13 805	1 030 508
1856	16 8	—	12 5	101 039	—	—	101 039	4 126 765	4 160 906	81 010 371	40,8	41,2	802	346 319 14 403	832 798 979	10 522 —	1 189 639 15 382
1857	24	—	12	130 283	—	—	130 283	5 251 066	5 541 163	106 494 664	40,5	42,5	817	432 158	1 050 653	11 952	1 494 763
1858	24 3	—	12 5	140 945	—	—	140 945	5 328 754	5 995 160	92 041 361	37,8	42,5	653	444 815 8 462	928 309 4 899	9 758 574	1 382 882 13 935
1859	27	—	12	139 897	—	—	139 897	5 271 944	5 551 105	92 275 816	37,6	39,6	659	445 974	963 393	11 041	1 420 408
1860	27	—	12	147 335	—	—	147 335	5 798 397	5 682 410	116 640 675	39,3	38,6	792	469 184	1 111 462	11 537	1 592 183
1861	27	—	12	155 585	—	—	155 585	6 380 389	6 123 098	129 481 991	41,0	39,4	832	498 390	1 240 963	12 282	1 751 635
1862	27	—	12	168 839	—	—	168 839	7 270 867	6 304 868	156 957 383	42,2	37,3	929	512 756	1 349 894	13 362	1 876 012
1863	27	—	12	178 888	—	—	178 888	7 452 079	6 742 663	166 033 842	41,7	37,7	928	533 521	1 315 548	12 240	1 861 309
1864	27 1½	—	12 9½	192 845	—	—	192 845	8 450 025	7 068 995	220 661 767	43,8	36,7	1144	560 783	1 575 636	13 344	2 149 763
1865	27½ 63/10	—	12 2¾	198 686 4 740	—	—	198 686 4 740	8 760 691 107 425	7 370 261 92 284	220 691 148 2 881 469	44,1 23,0	37,1 19,5	1111 608	605 892	1 597 071	13 311	2 216 274
1866	33¾ 1¾	—	12 9¼	244 737 4 282	—	—	244 737 4 282	10 658 786 77 951	9 379 191 91 837	265 067 287 1 484 015	43,6 18,2	38,3 21,4	1083 347	675 040	1 877 156	15 937 17 090	2 568 133 17 090
1867	33¾ 1¾	—	12 5 2/7	251 971 5 277	—	—	251 971 5 277	12 248 819 83 497	9 183 549 113 829	326 628 051 1 818 939	47,9 15,8	36,1 21,7	1277 345	749 300	2 210 640	21 765 21 154	2 981 705 21 154
1868	33,8 3,3 1,8	—	12 6 12	303 648 6 684	—	—	303 648 6 684	13 276 163 103 436	9 619 211 137 166	352 667 700 2 294 715	43,7 15,4	31,7 20,5	1161 343	762 306 —	2 260 199 —	20 769 23 639	3 043 274 23 639
1869	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33 023 417

Einnahme				Ausgabe (excl. der Zuschüsse zum Reservefonds)					Betriebsausgabe			Extrabaufonds.							
pro Meile der ganzen Betriebslänge und pro Jahr. Thlr.	pro Nutzmeile. Thlr.	pro Person und Meile. Silber-Pfg.	pro Centner Gut u. Meile. Silber-Pfg.	für den Betrieb Thlr.	für Neubaugegenstände. Thlr.	für fremde Zwecke. Thlr.	Ablieferung an die Staatscasse. Thlr.	im Ganzen Thlr.	pro Bahnmeile und Jahr. Thlr.	pro Nutzmeile. Thlr.	pro Achsmeile. Silber-Pfg.	Einnahme			Ausgabe				
												aus den Betriebsaufkünften. Thlr.	aus anderen Quellen. Thlr.	im Ganzen. Thlr.	für Erweiterungsanlagen. Thlr.	für Vervollendung von Unterhaltungsgegenständen. Thlr.	für fremde Zwecke. Thlr.	im Ganzen. Thlr.	
23 200	7,73	?	?	1 763	—	—	—	1 763	14 104	4,70	?	—	—	—	—	—	—	—	
23 211	6,31	?	?	21 151	—	—	847	21 998	14 101	3,83	?	—	—	—	—	—	—	—	
10 510	4,00	?	?	29 236	—	—	13 125	42 361	9 172	3,50	?	—	—	—	—	—	—	—	
9 604	4,17	?	?	54 815	—	—	8 750	63 565	9 136	3,97	?	—	—	—	—	—	—	—	
13 453	5,91	?	?	57 218	—	—	29 750	86 968	9 536	4,19	?	—	—	—	—	—	—	—	
13 704	5,86	?	?	90 846	7 056	—	16 319	114 221	9 630	4,11	?	—	—	—	—	—	—	—	
15 082	6,02	?	?	162 990	—	—	65 000	227 990	10 821	4,32	?	—	—	—	—	—	—	—	
15 740	6,15	38,53	5,80	185 079	—	—	65 000	250 079	11 567	4,52	?	—	—	—	—	—	—	—	
19 160	7,54	32,87	4,86	199 324	—	—	75 000	274 324	12 458	4,90	?	—	—	—	—	—	—	—	
23 190	7,45	32,69	4,68	252 602	19 331	—	93 000	364 933	15 788	5,07	?	—	—	—	—	—	—	—	
26 914	7,95	32,24	5,04	251 609	84 470	—	73 500	409 579	15 725	4,64	66,6	—	—	—	—	—	—	—	
35 760	10,51	32,58	5,17	296 840	33 241	—	120 000	450 081	18 552	5,45	58,6	—	—	—	—	—	—	—	
38 020	10,89	31,88	4,28	330 996	160 848	3 870	140 000	635 714	20 687	5,92	60,5	50 000	—	50 000	—	—	—	—	
43 706	11,22	30,90	4,10	333 862	68 167	15 910	164 000	581 939	20 866	5,36	54,7	230 357	5 972	236 329	—	—	—	—	
47 142	10,16	30,71	3,80	352 349	6 311	5 106	164 000	527 766	23 490	4,75	49,0	226 505	9 693	236 198	221 260	—	—	221 260	
53 108	10,84	38,40	4,16	385 164	26 527	—	166 179	577 870	24 073	4,91	47,3	131 301	—	131 301	187 156	—	—	187 156	
60 241	10,88	36,11	3,78	494 172	29 442	—	360 716	884 330	30 886	5,58	52,2	112 575	—	112 575	148 210	—	—	148 210	
64 407	10,65	39,01	3,72	572 441	1 784	—	229 925	804 150	35 777	5,92	55,2	91 150	—	91 150	124 414	—	—	124 414	
74 352	11,77	38,44	3,73	563 435	16 082	—	236 123	815 640	35 215	5,58	49,9	176 483	—	176 483	156 658	—	—	156 658	
—	—	—	—	13 917	—	—	17 763	31 680	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
62 282	11,47	38,84	3,59	766 773	44 804	—	620 657	1 432 234	31 949	5,89	52,6	155 172	—	155 172	246 000	—	—	246 000	
57 620 4 645 (in 5 Monaten)	9,91	39,98	3,71	714 777	74 469	12 407	342 561	1 144 214	26 473	5,07	48,2	416 400	—	416 400	168 292	—	—	168 292	
52 608	10,15	37,04	3,80	700 547	70 078	982	472 964	1 244 571	25 946	5,01	47,9	29 124	—	29 124	113 720	—	2 558	116 278	
58 970	10,81	38,05	3,53	761 499	83 684	2 133	594 535	1 441 851	28 204	5,17	47,3	172 190	—	172 190	68 398	—	5 350	73 748	
64 875	11,28	37,96	3,54	884 413	53 538	4 824	405 793	1 348 568	32 756	5,68	49,9	12 968	—	12 968	127 099	—	4 385	131 484	
69 481	11,11	38,50	3,17	943 145	223 795	899	402 535	1 570 374	34 931	5,59	46,7	232 198	—	232 198	19 826	—	145	19 971	
68 937	10,40	37,57	2,92	892 762	98 139	1 099	394 925	1 386 925	33 065	4,99	43,1	99 273	—	99 273	219 603	—	5 751	225 354	
79 621	11,15	37,69	2,60	935 049	286	804	434 646	1 420 785	34 631	4,85	39,8	683 742	—	683 742	216 580	—	5 639	222 219	
76 865	10,89	38,47	2,62	1 056 346	115 038	989	488 671	1 661 044	36 552	5,19	42,8	467 873	923	468 796	425 934	—	—	425 934	
75 980	10,49	33,74	2,60	1 335 943 17 090	41 056	1 000	483 789	1 861 788 17 090	39 525	5,46	45,1	316 146	—	316 146	521 390	11 557	—	532 947	
88 216	11,83	41,34	2,48	1 485 877 21 154	90 654	95 999	1 404 131	3 076 661 21 154	43 961	5,90	43,7	663 298	—	663 298	614 412	17 531	—	631 943	
85 847	10,02	41,15	2,41	1 673 568 23 639	38 528	1 003	1 100 000	2 813 099 23 639	47 209	5,51	45,4	354 204	—	354 204	514 163	441	—	514 544	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20 000	20 000	
—	—	—	—	16 862 391	1 387 328	147 025	9 234 204	27 639 948	—	—	—	4 620 959	16 588	4 637 547	4 093 055	29 529	43 828	4 166 412	
Dazu 1) die dem Extrabaufonds überwiesenen . . . . .								4 620 959	Dazu: 1) die Ausgabe für Neubaugegenstände . . . . .					1 387 328					
2) die dem Holzmindener Bahnbaufonds überwiesenen . . . . .								669 500	2) die nebenstehenden, für den Holzmindener Bahnbau verausgabten . . . . .					669 500					
3) der Bestand der Hauptcasse (Tab. XVII) . . . . .								102 010											
Summa Ausgabe, wie Einnahme . . . . .								33 023 417	Summa . . . . .					6 149 883					
welche dem Anlagecapitale in Tab. VI hinzugesetzt sind.																		11*	

Uebersicht der Betriebsverhältnisse seit Erbauung der Bahnen bis zum Ende des Jahres 1873. (Fortsetzung.)

Jahr.	Im Betriebe befindliche Bahnlänge			Beschaffte Nutzmeilen				Beschaffte Achsmeilen.	F r e q u e n z					B r u t t o - E i n n a h m e				E i n n a h m e				A u s g a b e								Betriebsausgabe			Erneuerungsfonds		Reservefonds		Dispositionsfonds																										
	auf Schienen- gleisen.	auf Land- wegen.	während der Dauer von	auf der Schienenbahn		auf Landwegen mittelst Pferden.	im Ganzen.		im Ganzen.		pro Bahnzug.			aus dem Personen- verkehre (excl. Gepäck- fracht).	aus dem Güter- verkehre (incl. Gepäck- fracht).	Varia.	im Ganzen.	pro Meile der ganzen Betriebs- länge und pro Jahr.	pro Nutz- meile.	pro Per- son und Meile.	pro Cent- ner Gut und Meile.	für den Betrieb.	Zuschuss zum Erneue- rungs- fonds.	Zuschuss zum Reserve- fonds.	Annuität an die Staats- casse.	für fremde Zwecke.	Divi- dende an die Actio- näre.	im Ganzen.	pro Bahn- meile und Jahr.	pro Nutz- meile.	pro Achs- meile.	Ein- nahme.	Ausgabe.	Ein- nahme.	Ausgabe.	Ein- nahme.	Ausgabe.																										
				mittelst Locomo- tiven.	mittelst Pferden.				Personen- verkehr.	Güter- verkehr.	Ach- sen.	Per- sonen.	Güter.																									Pers.-Meil.	Ctr.-Meilen.	Stück.	Ctr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Silber- Pfg.	Silber- Pfg.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
Bruchw. Meilen.	Br. Meil.	Mont.																																																													
Be- stand	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—																						
1869	37,1	—	12	340 723	—	—	340 723	14 059 880	10 670 639	379 444 670	41,3	31,0	1 099	778 620	2 382 780	277 981 <sup>1)</sup>	3 439 381 <sup>1)</sup>	85 789	9,34	40,79	2,37	1 502 266	270 000	130 000	875 000	—	662 115	3 439 381	40 492	4,41	38,5	270 000	268 268	343 833	256 588	1 000 000	200 000																										
	1,8	—	12	6 427	—	—	6 427	109 779	149 271	2 516 359	17,1	23,2	392	—	—	24 697	24 697	—	—	—	—	24 697	—	—	—	—	—	24 697	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—																							
1870	37,1	—	—	350 135	—	—	350 135	15 820 264	9 025 348	420 512 510	45,1	25,8	1 201	1 049 666	2 648 654	230 343 <sup>2)</sup>	3 928 663 <sup>2)</sup>	100 263	10,62	42,85	2,29	1 696 635	370 000	180 000	875 000	—	807 028	3 928 663	45 731	4,85	38,6	370 000	217 203	188 800	142 972	—	—																										
	1,8	—	12	5 363	—	—	5 363	99 809	120 581	2 767 010	18,6	22,5	516	—	—	21 935	21 935	—	—	—	—	21 935	—	—	—	—	—	21 935	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—																								
1871	37,1	—	12	341 173	—	—	341 173	16 372 441	15 247 599	514 815 306	48,0	44,7	1 509	1 155 964	3 149 812	71 029 <sup>3)</sup>	4 376 805	114 542	12,69	34,60	2,23	1 883 927	483 000	188 000	875 000	—	900 000	4 329 927	49 839	5,52	41,4	587 651	312 779	216 155	484 048	27 000	—																										
	2,1	—	4																																																												
	1,8	—	12																																																												
1872	Reichs- Meilen.	R.- Meil.	—	38,537	—	—	413 901	16 432 094	10 754 101	491 012 010	39,7	26,0	1 186	849 086	2 851 121	223 669 <sup>4)</sup>	3 923 876	90 538	9,00	44,87	2,13	2 261 182	423 000	39 000	875 000	—	360 000	3 958 182	54 930	5,46	49,5	600 083	1 018 155	895 327	418 187	14 059	841 059																										
	3,416	—	7																																																												
	2,180	—	3 1/2																																																												
	1,800	—	12																																																												
1873	44,133	—	12	430 177	—	—	430 177	16 203 763	8 826 246	494 837 496	37,7	20,5	1 150	830 021	2 843 856	169 351 <sup>5)</sup>	3 843 228	84 014	8,62	33,85	2,10	2 448 331	400 000	44 000	875 000	—	—	3 767 331	55 476	5,69	54,4	650 511	709 353	44 012	343 063	—	—																										
	1,800	—	12	6 907	—	—	6 907	152 085	119 467	2 856 229	22,0	17,3	414	—	—	31 797	31 797	—	—	—	—	31 797	—	—	—	—	—	31 797	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—																									

1) Hierin sind die in Tab. XVII. A. erwähnten Zinsen auf die Baucapitale der verschiedenen Neubaufonds zu 256 609 Thaler mit enthalten.  
2) Hierin sind die in Tab. XVII. A. erwähnten Zinsen auf die Baucapitale der verschiedenen Neubaufonds zu 208 891 Thaler mit enthalten.  
3) Hierin sind die in Tab. XVII. A. erwähnten Zinsen von belegten Capitalien zu 47 110 Thaler mit enthalten.  
4) Hierin sind die in Tab. XVII. A. erwähnten Zinsen von belegten Capitalien zu 171 064 Thaler und die daselbst im Betrage von 25 809 Thaler erwähnten rückständig gebliebenen Einnahmen aus den Jahren 1870 und 1871 mit enthalten.  
5) Hierin sind die in Tab. XVII. A. erwähnten Zinsen von belegten Capitalien zu 1 483 Thaler, ferner die daselbst erwähnten nach definitiver Erledigung sämtlicher Einnahme- und Ausgabeposten aus dem Jahre 1872 noch eingegangenen 17 307 Thaler, der Ueberschuss der Magazincasse zu 85 668 Thaler und die Forderungen an fremde Verwaltungen für Mehrleistungen im gemeinschaftlichen Fahrdienste zu 31 000 Thaler mit enthalten.

XXI. Verhältnisse der Unterstützungsanstalt  
für Arbeiter an den Braunschweigischen Eisenbahnen im Jahre 1873.

	Ständige Mitglieder der Classe				Zeitige Mitglieder der Classe					Ueber- haupt
	I.	II.	III.	in Summa	I.	II.	III.	IV.	in Summa	
Anzahl aller Mitglieder, welche Beiträge geleistet haben	978	731	30	1 739	1 060	371	68	2 787*	4 286	6 025
Anzahl aller Mitglieder, für welche Unterstützungen ge- zahlt worden sind, und zwar:										
Krankengeld . . . . .	376	205	16	597	609	130	34	1 027	1 800	2 397
Sterbegeld . . . . .	13	8	—	21	20	6	1	58	85	106
Pension . . . . .	11	27	1	39	—	—	—	—	—	39
Wittwengeld . . . . .	42	57	35	134	—	—	—	—	—	134
Waisengeld . . . . .	30	35	12	77	—	—	—	—	—	77
Summa	472	332	64	868	629	136	35	1 085	1 885	2 753
Einnahme:										
Geleistete Beiträge . . . . . Thlr.	—	—	—	18 146	—	—	—	—	16 177	34 323
Capitalzinsen . . . . . Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 201
Varia . . . . . Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa Einnahme Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41 524
Ausgabe:										
Krankengeld . . . . . Thlr.	2 793	1 436	37	4 266	3 360	503	98	5 913	9 874	14 140
Honorar für Aerzte und extraordinäre Verpflegung Thlr.	—	—	—	1 928	—	—	—	—	6 562	8 490
Sterbegeld . . . . . Thlr.	312	160	—	472	480	120	16	928	1 544	2 016
Pension . . . . . Thlr.	589	1 000	43	1 632	—	—	—	—	—	1 632
Wittwengeld . . . . . Thlr.	1 187	1 446	738	3 371	—	—	—	—	—	3 371
Waisengeld . . . . . Thlr.	677	626	159	1 462	—	—	—	—	—	1 462
Zurückgezahlte Beiträge . . . . . Thlr.	—	—	—	256	—	—	—	—	—	256
Summa Ausgabe Thlr.	5 558	4 668	977	13 387	3 840	623	114	6 841	17 980	31 367
Ueberschuss der Einnahme über die Ausgabe . . Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 157
Vermögensabrechnung:										
Vorstehender Ueberschuss . . . . . Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 157
Vorausgabt sind zum Ankaufe von 5proc. Prioritäts- obligationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Ge- sellschaft zum Nennwerthe von 10 000 Thlr. . . Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 312
Hierzu Vorschuss am Schlusse des Rechnungsjahres 1872 . . . . . Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 198
Summa Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11 510
Mithin Vorschuss am Schlusse des Rechnungsjahres 1873 . . . . . Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 353
Am Schlusse des Jahres 1872 waren an zinstragenden Papieren vorhanden:										
nominell an										
3½proc. hiesigen Landesschuldverschreibungen . Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	170 000
4½proc. Prior.-Obligationen der Berg.-Märk.-Eisenb.- Gesellschaft nominell . . . . . Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 000
5proc. dergl. . . . . Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14 500

\* Die Anzahl der zeitigen Mitglieder IV. Classe ist nach den Beiträgen festgestellt, wie wenn diese Mitglieder das ganze Jahr hindurch in Arbeit gewesen wären.

Verhältnisse der Unterstützungsanstalt für Arbeiter an den Braunschweigischen  
Eisenbahnen im Jahre 1873. (Fortsetzung.)

	Ständige Mitglieder der Classe				Zeitige Mitglieder der Classe					Ueber- haupt
	I.	II.	III.	in Summa	I.	II.	III.	IV.	in Summa	
Im Jahre 1873 sind, wie vorstehend, angekauft: an 5procent. Prioritätsobligationen der Bergisch- Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft . . . . Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 000
Mithin Bestand am Schlusse des Jahres 1873 Summa Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	202 500
welche bei einem Course von resp. 90½ Proc., 100¼ Proc. und 103½ Proc. einen Verkehrswerth haben von insgesammt circa . . . . . Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	187 125
Krankheitstage, nach Procenten von den gesunden Ta- gen sämtlicher Mitglieder . . . . .	—	—	—	1,83	—	—	—	—	2,55	2,34
Sterbefälle, nach Procenten der lebenden Mitglieder . .	—	—	—	1,21	—	—	—	—	1,98	1,76

## XXII. Maass-, Gewichts- und Münztabelle.

### A. L ä n g e n m a a s s.

#### 1. Ein theilung

a) des alten braunschweigischen Längenmaasses.

Meilen	Ruthen	Fuss	Zoll	Linien
1	1625 1	26000 16 1	192 12 1	144 12

2. Vergleichung des braunschweigischen mit dem deutschen metrischen,

Braunschweig. Längenmaass			Deutsches metrisches Längenmaass				
Meilen	Ruthen	Fuss	Meilen	Kilometer	Meter	Centimtr.	Millimtr.
1	1	1	0,98925	7,41942	7419,4224 4,5658 0,2854	456,5800 28,5362	285,3624

3. Vergleichung des deutschen metrischen, des preussischen

Deutsches metrisches Längenmaass			Preussisches Längenmaass	
Meilen	Kilometer	Meter	Meilen	Fuss
1	1	1	1	1

b) des neuen deutschen metrischen Längenmaasses.

Meilen	Kilometer	Meter	Centimeter	Millimeter
1	7,5 1	7 500 1 000 1	100 000 100 1	1 000 10

dem preussischen und einigen fremden Längenmaassen.

Preussisches Längenmaass			Franz. Längenmaass		Englisches Längenmaass		
Meilen	Ruthen	Fuss	Kilomtr.	Meter	Meilen	Yards	Fuss
0,985	1970 1,2123	23 640 14,5475 0,90922	7,41942	7419,4224 4,5658 0,2854	4,61	8114 4,993	24 342 14,98 0,93625

und einiger fremder mit dem braunschweigischen Längenmaasse.

Franz. Längenmaass		Engl. Längenmaass		Brschw. Längenm.	
Kilometer	Meter	Meilen	Fuss	Meilen	Fuss
1	1	1	1	1,01100 0,1348 1,015 0,217	26 286 3504,3159 26 390 5 642 1,068

### B. G e w i c h t.

1. Eintheilung des Gewichtes.

Deutsches Gewicht				
Centner.	Kilogramm	Pfund.	Dekagramm	Gramm
1	50 1	100 2 1	5000 100 50 1	50 000 1 000 500 10

2. Vergleichung des deutschen

Deutsches Gewicht		
Centner	Kilogramm	Pfund
1	1	1

mit fremden Gewichten.

Frz. Gew.	Englisch. Gewicht	
Kilogr.	Centner	Pfund
50 1 0,5	0,9842	110,23 2,2046 1,1023

3. Vergleichung fremder mit dem deutschen Gewichte.

Englisches Gewicht			Franz. Gew.	Deutsches Gewicht		
Tonnen	Centner	Pfund	Kilogramm	Centner	Kilogr.	Pfund
1	1	1	1	20,32 1,016	1 016 50,8 1	2 032 101,6 2

## C. M ü n z e.

## 1. Eintheilung der braunschweigischen Münze.

Thaler	Groschen	Silberpfennige
1	30	360
	1	12

## 2. Vergleichung der braunschweigischen mit einigen fremden Münzen.

Braunschw. u. preussische Münze			Französische Münze		Englische Münze		
Thaler	Silbergr.	Silberpf.	Franken	Centimen	Pfund	Schilling	Pence
1	1	1	3,70	12,33 1,028	0,1459	2,917 0,0973	1,167 0,097

## 3. Vergleichung einiger fremder mit der braunschweigischen Münze.

Englische Münze	Französ. Münze	Braunschweig. Münze	
Pfund	Franken	Thaler	Silbergr.
1	1	6,854 0,27	8,1

## D. Maasse für mechanische Leistungen.

In den vorliegenden Betriebs-Resultaten ist zu verstehen unter dem Ausdrucke:

Achsmeyle    der Transport von 1 Wagenachse über die Entfernung von 1 Meile  
 Personenmeyle    "    "    1 Person    "    "    "    "    1    "  
 Centnermeyle    "    "    1 Centner    "    "    "    "    1    "  
 Nutzmeyle    "    "    1 Zuge    "    "    "    "    1    "